

Exmo. Senhor Professor Doutor Rui Ribeiro

M.I. Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Enviado por e-mail: visaozero2030@ansr.pt

Lisboa, 28 de outubro de 2020

Assunto: VisãoZero2030 - Pedido de Contributos

Excelência

Vimos por este meio ao contacto de V.Exa na sequência do pedido de contributos para o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 (VisãoZero2030) ao nível dos objetivos estratégicos e operacionais relacionados com os cinco pilares do sistema seguro: Gestão da Segurança Rodoviária, Utilizadores Mais Seguros, Infraestrutura Mais Segura, Veículos Mais Seguros e Melhorar a Assistência e o Apoio às vítimas.

Neste contexto, temos a honra de submeter a V.Exa um conjunto de considerações no âmbito do pilar “Veículos Mais Seguros”, que poderão ser um contributo para a definição das linhas orientadoras da estratégia para a próxima década.

Na verdade, o controlo das condições técnicas dos veículos a motor e seus reboques, sendo um imperativo nacional e comunitário, tem em vista a melhoria das condições de circulação dos veículos, com particular importância para salvaguarda da segurança rodoviária, sendo certo que, um veículo com inspeção técnica realizada num Centro de Inspeção, é um veículo mais seguro e ecológico.

Efetivamente, o sistema de inspeção técnica de veículos em Portugal tem dado um elevado contributo na redução da sinistralidade rodoviária no nosso País, podendo, contudo, ser melhorado através da extensão da obrigatoriedade de inspeção a todos os veículos a motor que circulam na via pública, sendo neste enquadramento que apresentamos os nossos contributos:

1. ALARGAMENTO DA INSPEÇÃO TÉCNICA PERIÓDICA OBRIGATÓRIA A TODOS OS VEÍCULOS A MOTOR QUE CIRCULAM NA VIA PÚBLICA

Considerando a importância e o contributo da inspeção técnica de veículos na segurança rodoviária, na qualidade ambiental e na conformidade dos veículos de acordo com as suas características originais ou homologadas, considera-se que todos os veículos a motor que circulam na via pública devem ser submetidas a inspeção técnica obrigatória, designadamente, os ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos.

Sem prejuízo da legislação Nacional que, através do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, alargou o universo de veículos a sujeitar a inspeção aos motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 250 cm³, medida esta que ainda não foi implementada por parte do Governo, a partir de 1 de janeiro de 2022 os veículos a motor de duas ou três rodas (Categorias L3e, L4e, L5e e L7e), com uma cilindrada superior a 125cm³ ficam abrangidos pela Diretiva 2014/45/EU relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques.

1.1. MOTOCICLOS, TRICICLOS E QUADRICICLOS COM CILINDRADA SUPERIOR A 250 CM³

A inspeção técnica obrigatória aos motociclos foi, pela primeira vez, anunciada no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária de 2003, onde se estabeleceu a necessidade de alargar as inspeções técnicas obrigatórias a estes veículos e, posteriormente, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR 2008-2015), veio consagrar no Ponto 21 a extensão das inspeções aos veículos de 2 e 3 rodas com o objetivo de garantir uma maior segurança na sua circulação.

A extensão da obrigatoriedade de inspeção a estes veículos veio a ser operacionalizada através da publicação do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, que alargou o universo de veículos a sujeitar a inspeção aos motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 250 cm³, bem como aos reboques e semirreboques com peso igual ou superior a 750 kg e inferior a 3500 kg.

Neste enquadramento, foi publicada a Portaria n.º 221/2012, de 20 de julho, que estabeleceu novos requisitos técnicos a que devem obedecer os Centros de Inspeção, facto este que obrigou as entidades a efetuar profundas alterações em termos de instalações, designadamente, na implementação de áreas específicas para inspeção aos motociclos, triciclos e quadriciclos, assim como na aquisição de novos equipamentos e, conseqüentemente, a pesados investimentos.

Na sequência da referida portaria, foi publicada uma Deliberação do Conselho Diretivo do IMT I.P. de 28 de abril de 2015 que, nos seus termos, fixou em 2 anos o prazo para implementação das alterações necessárias ao cumprimento dos novos requisitos técnicos, prazo este que terminou em 2016.

No entanto, e no que se refere à tarifa relativa à inspeção técnica desta categoria de veículos, no ano de 2013 foi publicada a Portaria n.º 378-A/2013 que introduziu a correspondente tarifa pela prestação deste serviço, sendo a mesma atualizada anualmente e, para 2020, encontra-se fixada em 15,87€ (IVA incluído).

Face ao que antecede e considerando a importância e o contributo da inspeção técnica na redução da sinistralidade destes veículos, assim como para a sustentabilidade ecológica do sistema, e considerando ainda que um motociclo com inspeção periódica é um veículo mais seguro e ecológico, contribuindo também, em larga medida, para reduzir as emissões poluentes e de ruído, assume elevada urgência a publicação da legislação adequada para o início destas inspeções.

1.2. MOTOCICLOS, CICLOMOTORES, TRICICLOS E QUADRICICLOS

Esta categoria de veículos a motor, independentemente da sua cilindrada, apresenta um elevado risco de segurança para os seus utentes e, num contexto de aumento da sinistralidade rodoviária destes veículos, considera-se que a implementação da inspeção técnica a esta categoria de veículos em Portugal contribuirá para uma diminuição da sinistralidade rodoviária, assim como para garantir a sua conformidade com as características originais ou homologadas.

A inspeção técnica a estes veículos encontra-se prevista nos Açores desde 2004, medida esta que, ao longo do tempo, tem dado um importante contributo na diminuição da sinistralidade rodoviária, assim como em Espanha que, desde a implementação desta medida, verifica-se uma redução da circulação de veículos sem condições de segurança, bem como uma diminuição das emissões poluentes e dos níveis de poluição sonora e, conseqüentemente, uma diminuição da percentagem de mortes em acidentes rodoviários.

1.3. TRATORES AGRÍCOLAS E MÁQUINAS INDUSTRIAIS

A sinistralidade associada aos tratores agrícolas tem constituído um fator de preocupação, uma vez que estamos perante um parque envelhecido e sem os necessários equipamentos de segurança.

Neste enquadramento, e em consonância com as medidas anunciadas pelo Governo em 13 de setembro de 2016, e à semelhança do que sucede nos Açores, torna-se necessário implementar a inspeção técnica obrigatória para esta categoria de veículos como medida para reduzir os níveis de sinistralidade, tendo a ANCIA elaborado um manual de procedimentos de inspeção destes veículos, documento entregue à ANSR e ao IMT I.P.

2. INSPEÇÃO TÉCNICA PERIÓDICA OBRIGATÓRIA PARA CONTROLO DE EMISSÕES

Considerando a importância da inspeção técnica na qualidade ambiental dos veículos a motor, a ANCIA recomenda a implementação da inspeção periódica obrigatória para controlo das emissões, independentemente da periodicidade prevista da lei e da utilização dos veículos, devendo ser submetidos a um ensaio extraordinário anual.

O conhecimento público da manipulação dos equipamentos de emissão e medição de gases de escape dos veículos, bem como a remoção do filtro de partículas dos automóveis justificam a implementação desta proposta.

3. INSPEÇÃO TÉCNICA POR ALTERAÇÃO DA TITULARIDADE DO CERTIFICADO DE MATRÍCULA

Nos termos do regime jurídico do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, no momento da celebração do contrato e da sua alteração por substituição do veículo deve ser apresentado à seguradora documento comprovativo da realização da inspeção periódica prevista no artigo 116.º do Código da Estrada.

Na verdade, durante a vida útil de um veículo, o mesmo pode mudar de proprietário, sendo necessário introduzir um procedimento que assegure e verifique que os veículos usados comercializados, garantam um nível ótimo de segurança e de comportamento ambiental, quer em prol da segurança rodoviária, quer no que respeita à tutela da defesa do comprador sobre o conhecimento das condições do veículo, dando, assim, execução ao n.º 4 do artigo 5.º da Diretiva 2014/45/EU, ao estabelecer que os veículos devem ser submetidos a inspeção técnica sempre que mudar o titular do certificado de matrícula.

Pelo que, neste enquadramento, considera-se que na alteração da titularidade de um veículo usado deve ser regulamentada a obrigatoriedade de uma inspeção técnica, sempre que a última inspeção tenha sido realizada há mais de 3 meses, como salvaguarda da conformidade do veículo no processo de transação.

Esta medida justifica-se uma vez que estamos perante veículos usados com acrescido risco de não conformidade com os sistemas de segurança, ao que acresce o facto de ser recorrente a venda imediata de um veículo que, em consequência de um acidente, apresenta graves deficiências ao nível da segurança, facto este que, por vezes, é omitido ao comprador.

Esta medida irá contribuir para, simultaneamente, promover um procedimento que permita suspender a autorização de circulação rodoviária de veículos que constituam um perigo iminente para a segurança rodoviária.

4. APREENSÃO DOS DOCUMENTOS DE IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS EM CASO DE ACIDENTE

De acordo com o disposto no artigo 161.º do Código da Estrada quando um veículo, em consequência de acidente, se mostre gravemente afetado no quadro ou nos sistemas de suspensão, direção ou travagem, não tendo condições para circular pelos seus próprios meios, o documento de identificação do veículo deve ser apreendido pelas autoridades de fiscalização, devendo ser passada guia de substituição do referido documento, válida para os percursos necessários às reparações a efetuar e para a sua apresentação a inspeção extraordinária.

A sujeição de veículos a inspeção técnica extraordinária em caso de acidente, na medida em que verifica as suas condições de segurança e a aptidão para circular na via pública, assume elevada importância para uma circulação segura, evitando-se, deste modo, a existência de veículos a circular sem as necessárias condições de segurança.

Sem prejuízo do trabalho e sensibilização das autoridades de fiscalização para a apreensão dos documentos de identificação dos veículos em caso de acidente e, compreendendo a dificuldade de, em alguns casos, se proceder à imediata apreensão, consideramos que, paralelamente, deve ser instituído um procedimento e registo dos veículos acidentados, designadamente: i) Identificação dos veículos acidentados e gravemente afetados no quadro ou nos sistemas de suspensão, direção ou travagem que não têm condições para circular pelos seus próprios meios; ii) Identificação dos veículos considerados irrecuperáveis e a respectiva certificação de abate; e iii) Identificação dos veículos recuperáveis que devem ser sujeitos a inspeção extraordinária por acidente.

A referida base de dados iria permitir uma melhor gestão, acompanhamento e um conhecimento mais aprofundado da gravidade dos acidentes e, conseqüentemente, o cumprimento da obrigação legal da realização de inspeção extraordinária por acidente, assim como a retirada de circulação de veículos que não têm as necessárias condições de segurança para circular.

Na expectativa dos contributos apresentados constituírem uma mais valia para a elaboração do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 - VisãoZero2030, apresentamos os nossos melhores cumprimentos, reiterando e reforçando a inteira disponibilidade da ANCIA e da rede de Centros de Inspeção associados para colaborar em todas as iniciativas e projetos dessa Autoridade em prol da segurança rodoviária no nosso País.

Com os nossos respeitosos cumprimentos, ao dispor,

Respeitosamente,

O Presidente da Direção da Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel
Paulo Areal (Eng.º)

