

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação

QUADRO SÍNTESE DE AUDIÊNCIA

ENTIDADE	DEPUTADOS PRESENTES	DATA DA AUDIÊNCIA
<p>ANCIA - Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paulo Areal (Presidente) - Carlos Santos (Vice-Presidente) - Gabriel Almeida e Silva (Secretário-Geral) - Giuseppe Nigra (Vogal) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PEDRO COIMBRA (PS) ➤ ANTÓNIO TOPA GOMES (PSD) ➤ JOSÉ PEDRO FERREIRA (PS) 	<p>15 de fevereiro de 2023</p> <p>Gravação áudio</p>
Exposição de Motivos	Questões colocadas pelos Deputados	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ O Senhor Engenheiro Paulo Areal iniciou a sua intervenção recorrendo a uma apresentação que distribuiu aos Senhores Deputados, a qual versou sobre uma breve apresentação da ANCIA, o setor de inspeção técnica de veículos em Portugal, a inspeção aos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos e a tutela do setor. ➤ Tendo em consideração que a intervenção inicial foi feita com base na referida apresentação, remete-se para a mesma. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Deputado António Topa Gomes (PSD): mencionou a perigosidade dos veículos de duas rodas, razão pela qual mencionou que dificilmente se entendia a demora na implementação de inspeções obrigatórias a motociclos, questionando os motivos por que consideram existir tal demora. Pede para clarificar a afirmação relativa ao aumento da contrapartida financeira por cada inspeção realizada de 5% para 15%. ➤ Deputado José Pedro Ferreira (PS): referiu que embora em 2022 se tenha verificado uma redução dos níveis de sinistralidade, as questões relacionadas com as inspeções obrigatórias do parque automóvel circulante têm uma relevância muito significativa na redução e prevenção da ocorrência de acidentes, para além das questões ambientais. <p>Afirmou que, em 2021 a União Europeia fez a primeira tentativa de legislar sobre a inspeção de motociclos, tendo havido alguma oposição, mas já em 2012 existia uma proposta de Decreto-Lei que impunha a inspeção obrigatória em motociclos de cilindrada superior a 250</p>	

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação

	<p>cm³, mas nunca chegou a ser publicado. Acrescentou ainda que, em 2021 surge uma iniciativa do Secretário de Estado competente em razão da matéria a anunciar que, a partir de janeiro de 2022, seria obrigatório a inspeção de veículos motorizados de cilindrada superior a 125 cm³, não tendo sido concluída esta iniciativa.</p> <p>Mencionou que Portugal é o segundo país da União Europeia com maior mortalidade com motociclos que duplicam número em 2022, havendo uma necessidade premente de exigir inspeções periódicas.</p> <p>Por fim, colocou as seguintes questões:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) Tem conhecimento das razões que estão na base do aumento exponencial de mortos envolvendo motociclos;(ii) Há algum indicador que associe este aumento a problemas e falhas de natureza técnica;(iii) Qual o impacto que a imposição de inspeção em motociclos de cilindrada superior a 50 cm³ pode ter na população, em especial, a população mais idosa que vive em meios rurais;(iv) Do ponto de vista técnico existe já uma proposta de transição da diretiva europeia para a realidade nacional;(v) Quais as sugestões imediatas que o Governo poderia aplicar de imediato.
O que pretendem ver regulamentado	
<ul style="list-style-type: none">➤ Publicação urgente de legislação adequada para que, à semelhança do que sucede nos Açores desde 2004, se proceda ao início de inspeções obrigatórias a ciclomotores/motociclos.➤ Descentralização de competências do IMT pela Rede Nacional de Centros de Inspeção [RNCI] na área de veículos, sendo a proximidade com os Utentes um dos fatores de maior peso para o sucesso deste processo de transição de serviços.➤ Proceder ao reforço dos recursos humanos e materiais do IMT, para que este Instituto possa responder aos desafios e competências que lhe foram legalmente atribuídas.	

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação

Respostas às questões dos Deputados:

- O Engenheiro Paulo Areal referiu que não haver um estudo de impacto da obrigatoriedade de inspeções periódicas sobre a melhoria ou redução da sinistralidade rodoviária em Portugal que aumento da inspeção periódica diminua sinistralidade, mas, de acordo com um estudo da Universidade Carlos III de Madrid, estas inspeções diminuem o número de mortos em cerca de 300 pessoas.
- Sobre os motivos da demora na obrigatoriedade da inspeção devolveu a pergunta aos Deputados, referindo que 1 de outubro de 2016 teria sido a altura ideal para implementar a obrigatoriedade de inspeções a motociclos.
- Acrescentou que, se aos 15% (contrapartida financeira por cada inspeção, definida pelo DL 26/2013) se acrescentar mais 23% do IVA, tal significa que 38% dos custos de uma inspeção revertem diretamente para o Estado, o que significa que, a cada 3 viaturas, o custo de 1 é diretamente para o Estado.
- Não têm vindo a defender a questão da obrigatoriedade de inspeção a ciclomotores a partir dos 50 cm³ apesar de, nos Açores, desde 2004, também se fazer inspeções aos ciclomotores a partir do referido valor de cilindrada e, em Espanha, desde 1992 que essas inspeções são feitas
- O impacto da sinistralidade rodoviária corresponde a 3% do PIB nacional, pelo que todo o investimento terá um retorno significativo.
- A sinistralidade dos motociclos não se deve a uma causa só, mas à associação de vários fatores. De acordo com um estudo da Comissão Europeia estima-se que a sinistralidade de motociclos por falhas mecânicas seja de 8% dos acidentes, pelo que se deve atuar em todas as vertentes se o que se pretende é seguir o lema de “zero mortos na estrada”.
- O que está por fazer é do lado do Governo, pois desde 1 de janeiro de 2022 que o Estado não está a cumprir as suas obrigações impostas pela União Europeia.

Deputado Pedro Coimbra (PS)
Vice-Presidente da Comissão