



COMISSÃO DE MOBILIDADE



INSPEÇÕES TÉCNICAS PERIÓDICAS OBRIGATÓRIAS A MOTOCICLOS (IPOM)

Setembro 2024

ATUAL REGIME DE INSPEÇÕES A MOTOCICLOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

As inspeções técnicas às motos, que existem há vários anos em Portugal, merecem especial destaque pela forma justa e eficaz com que estão implementadas: a fiscalização é feita na estrada, onde os problemas se evidenciam, e só as motos que apresentam irregularidades perante as autoridades estão obrigadas à obtenção de título de aprovação através de uma inspeção técnica ao veículo, para poderem voltar a circular legalmente (figura 1).

Este ponto é fundamental a quem quer viver numa sociedade mais justa, pois garante que só os infratores são penalizados.



Figura 1 – Ação de fiscalização na estrada

INSPEÇÕES TÉCNICAS PERIÓDICAS OBRIGATÓRIAS A MOTOCICLOS (IPOM)

O novo regime de inspeções às motos, implementado na União Europeia pela Diretiva 2014/45/UE, apresenta-nos uma solução para um problema insignificante - sinistralidade causada por falha mecânica do motociclo – e sugere a transferência do controlo e da fiscalização dos motociclos para a esfera privada dos centros de inspeção, acabando com a diferenciação positiva do atual regime de obrigatoriedade de inspeção técnica ao motociclo.

Implica penalizar todos os motociclistas com perdas de tempo e dinheiro para pagar um serviço de inspeção à sua moto, mesmo que esta não apresente quaisquer irregularidades, e não dá quaisquer garantias de efeitos positivos em termos de segurança rodoviária.

O “justo” terá mais uma obrigação a pagar para poder circular legalmente com a sua moto e evitar problemas com as autoridades; o “pecador” poderá sempre alterar o seu motociclo apenas para aprovação no dia da inspeção. Ou seja, o novo regime de inspeções terá impacto sobretudo no aumento do custo de vida de quem já se esforça para cumprir a lei, ao obrigar todos os motociclistas a perder tempo e dinheiro numa inspeção aos elementos principais do veículo que já estão sujeitos a fiscalização por parte das autoridades que fiscalizam o trânsito. As autoridades que tanto reivindicam por mais e melhores equipamentos, perdem mais um argumento para melhor se equiparem e prepararem para as suas funções de controlo e fiscalização, ao verem transferidas as suas ações de fiscalização dos veículos de 2 rodas a motor, para entidades privadas com objetivos financeiros focados num modelo de negócio sustentado pela obrigatoriedade das Inspeções Periódicas Obrigatórias a Veículos.

Todos os estudos referenciados indicam que as IPOM são irrelevantes do ponto de vista da redução do nº de mortes na estrada, gerando bastante controvérsia na medida em que apenas garantem o aumento dos incómodos e do custo de vida a todos os motociclistas. As IPOM são geradoras de um crescente sentimento de injustiça e desconfiança nas instituições que tutelam a segurança das infraestruturas e do tráfego rodoviário, afetando ainda mais o prestígio e bom nome das instituições que se querem respeitadas e que dependem da participação de todos os motociclistas no trabalho conjunto de prevenção da sinistralidade rodoviária e redução do nº de vítimas na estrada.

O controlo e a fiscalização das motos já existem: escapes, pneus, luzes, espelhos, nº de quadro, etc., já estão sujeitos a fiscalização por parte das autoridades que fiscalizam o trânsito. A obrigatoriedade da inspeção às motos que apresentam irregularidades também já existe. Portanto, não faz sentido obrigar todos os motociclistas à obtenção de um título de aprovação técnica da moto, estando a sua moto a cumprir com todos os requisitos legais de circulação.

A implementação dos quadros de deficiências das inspeções técnicas de veículos definidos pela Deliberação n.º 999/2024, de 1 de Agosto, carece de um estudo de impacto custo/benefício e evidencia uma listagem exaustiva de deficiências, humanamente impossível de ser verificada, considerando a duração média de uma inspeção a um ligeiro de 15 a 20 minutos.

As IPOM também não garantem os benefícios que prometem para a sociedade no que respeita ao controlo das emissões de gases poluentes e ao controlo da quilometragem. A programação das IPOM nos centros de inspeção automóvel, não permite o efeito surpresa de uma fiscalização eficaz às ilegalidades cometidas na estrada e permite a alteração das características da viatura, antes e depois da fiscalização. Não é numa ida ao centro de inspeções – planeada - que ficarão erradicadas da estrada as ilegalidades aí cometidas.

Se as ilegalidades existem na estrada, é na estrada que a fiscalização deve ser efetuada. A circulação de "motos ilegais" na via pública não é uma questão de inspeções, é uma questão de autoridade. É dever das autoridades, recorde-se, garantir o cumprimento das suas funções de controlo e fiscalização das viaturas na via pública e submeter à aprovação obrigatória de inspeção técnica, os veículos que não cumpram com os requisitos legais de circulação.

As IPOM não resolvem nenhum destes problemas, nem garantem o objetivo principal a que se propõe - redução do número de mortes na estrada. Têm um impacto irrelevante na prevenção da sinistralidade, porque a sua área de intervenção está afastada dos principais fatores causais dos sinistros. As IPOM não resolvem os problemas que existem, mas criam outros ao imporem-se como solução para os problemas que não acontecem por falha mecânica da moto.

Vários estudos (1), realizados em países com vários anos de experiência em IPOM, revelam que as motos são de longe a categoria de veículos mais bem preservada, mantida e cuidada pelos seus proprietários. Raríssimos são os casos reportados em que apresentam problemas técnicos que ponham em causa a sua segurança. Os defeitos técnicos mais reportados e que influenciam a segurança da moto (desgaste dos pneus e luzes), são facilmente identificáveis, tanto pelas autoridades como pelo próprio motociclista, através de uma simples inspeção visual à moto que, qualquer motociclista pode e deve fazer antes de arrancar.

Estamos por isso certos que, em Portugal, com a continuação da implementação medidas efetivas de combate à sinistralidade (2), prosseguiremos o caminho para atingir as metas estabelecidas para a redução da sinistralidade em motos. As medidas propugnadas pela FMP podem ser consultadas no documento que anexamos: *“Contributo da Federação de Motociclismo para o combate à sinistralidade rodoviária em ciclomotores e motociclos”*.

Os estudos e as estatísticas mostram que há outras maneiras vastamente mais eficazes de alcançar as metas europeias para a redução do nº de mortes na estrada. Esse facto foi já reconhecido no passado em Portugal e além-fronteiras por ministros de diversas áreas (desde a Administração Interna, às Infraestruturas e Obras Públicas, ao Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres e às entidades que fiscalizam o trânsito), razão pela qual a implementação da IPOM tem sido sistematicamente adiada não só em Portugal mas também na Dinamarca, Irlanda, Finlândia, Países Baixos, Bélgica, Chipre, França e Malta.

Na Escandinávia, a Suécia é o único país onde são realizados controlos técnicos periódicos obrigatórios para motociclos. No entanto, a Suécia não tem melhores estatísticas de acidentes de motos do que a Dinamarca ou a Finlândia. Face à evidente insignificância das IPOM no combate à sinistralidade, o governo sueco decidiu em 2004, alargar o intervalo das IPOM para motociclos com mais de dez anos, de 1 para 2 anos.

O foco deve estar no estudo das causas da sinistralidade e na adoção de medidas preventivas eficazes, centradas ao nível das principais causas dos sinistros - todos eles caracterizados por estarem fora da área de intervenção das IPOM (falha mecânica da moto).

(1) Motorcykelulykker, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (Denmark, 2009); <https://www.pressebox.de/pressemitteilung/tuev-sued-ag/Sieben-von-zehn-Motorraedern-ohne%20Maengel/boxid/238278> (Germany, 2009) ; <http://auto-presse.de/autonews.php?newsid=227099> (Germany, 2012); Periodic technical inspection – from a Swedish perspective, SMC (Sweden, 2021).

(2) FMP - Contributo da Federação de Motociclismo de Portugal para o combate à sinistralidade rodoviária em ciclomotores e motociclos. Versão3.2 Set.2024, em anexo.

DIREITO DOS ESTADOS-MEMBROS DE EXCLUSÃO DE APLICAÇÃO DA DIRETIVA N.º 2014/45/EU DECORRENTE DA PRÁTICA DE MEDIDAS ALTERNATIVAS EFICAZES DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A prioridade é o apoio às vítimas e a redução do número de mortes na estrada. As metas europeias, de redução do número de mortes nas estradas, só estão ao alcance dos estados-membros que implementem medidas eficazes de combate às principais causas dos sinistros. A falha mecânica das motos é apontada por todos os estudos de *sinistralidade* como a causa menos provável dos sinistros, facto comprovado inclusive pelos países onde as IPOM já estão implementadas há vários anos.

Todos os estudos de sinistralidade são unânimes em apontar o fator humano como principal causa dos sinistros com veículos de 2 rodas a motor. Os dados mostram que há formas vastamente mais eficazes de reduzir o nº de sinistros sem aumentar ainda mais as despesas de quem não tem um serviço de transportes públicos que sirva as necessidades do seu quotidiano e que por isso opta por se fazer deslocar num meio de transporte particular, eficaz, eficiente e capaz de resolver os crescentes problemas de mobilidade e congestionamento dos grandes centros urbanos.

A própria Diretiva 2014/45/UE dispõe no nº 2 do Artigo 2 que:

“Os Estados-Membros podem excluir da âmbito de aplicação da presente diretiva os seguintes veículos matriculados no seu território:

...

- veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e equipados com um motor de combustão com uma cilindrada superior a 125 cm³, caso o Estado-Membro tenha posto em prática medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária para veículos de duas ou três rodas, tendo em conta, em especial, as estatísticas de segurança rodoviária pertinentes relativas aos últimos cinco anos. Os Estados-Membros notificam essas isenções à Comissão.”

A Irlanda, a Finlândia e os Países Baixos já fizeram uso desta possibilidade de exclusão. Portugal tem reunidas as condições (mais até que alguns dos países mencionados) para comunicar à Comissão Europeia o seu direito de exclusão.

MEDIDAS ALTERNATIVAS EFICAZES DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Portugal tem vindo a reforçar o seu compromisso com a segurança rodoviária, através da definição e aplicação de políticas de combate à sinistralidade com resultados na diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária.

Desde a década de 90 foram desenvolvidos três modelos de programas: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010, e a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015, objeto de uma revisão intercalar em 2013-2015, e cuja implementação se prolongou pelo ano de 2016. A evolução da sinistralidade em Portugal foi globalmente positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR, tendo ultrapassado, nomeadamente, a meta quantitativa prevista para o final do seu período de vigência.

Com o desígnio de tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses, em 2017 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com a colaboração científica do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, desenvolveu o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020 que constituiu um instrumento de gestão de políticas públicas de segurança rodoviária de abrangência nacional com planos de ação de longo e curto prazo dirigidos também a veículos de duas rodas motorizados.

Para 2030 a Comissão Europeia estabeleceu como metas a redução de 50% no número de mortos e de feridos graves tendo como referência o ano de 2019. Neste contexto, Portugal tem vindo a desenvolver novas estratégias de combate à sinistralidade rodoviária. Assim, e para que Portugal continue o seu caminho em direção a essas metas, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) tem vindo a desenvolver a Estratégia de Segurança Rodoviária 2021-2030 - *Visão Zero 2030* - baseada na abordagem do Sistema Seguro, que não só é o adotado pela EU como é reconhecido a nível mundial como a melhor prática.

Uma das medidas pioneiras adotadas por Portugal, merecedora de especial destaque e que chamou à atenção de vários países da Europa e do mundo, foi a implementação da Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho. Portugal é pioneiro na implementação de medidas de combate à sinistralidade dos motociclistas, tendo sido o primeiro país europeu a regulamentar e a implementar a dupla saia metálica nos rails de proteção especificamente desenvolvida para proteger os motociclistas em caso de embate (figura 2). A ausência deste equipamento de dupla saia metálica representa o perigo de amputação de membros e morte para todos os utentes de duas rodas, por isso a Assembleia da República votou por unanimidade esta Lei 33/2004 que prevê a resolução do problema. As entidades responsáveis pela construção ou manutenção das vias de comunicação rodoviária passaram, ao abrigo desta lei, a promover a colocação de dispositivos de proteção, tipo saia metálica, nas guardas de segurança, em todas as obras novas, nos pontos negros e nas bermas das rodovias cuja localização e características o exijam.

A implementação do rail de dupla saia metálica em Portugal é um empreendimento de larga escala, unanimemente reconhecido como um investimento importante para a redução do nº de mortes e feridos graves, não só a nível nacional, como reconhecida a nível internacional, pela Federação Internacional de Motociclismo (FIM) e pela Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), sendo apontada pela maioria dos países europeus como uma medida exemplar.

A Diretiva 2008/96/EC, bastante clara no que à segurança das infraestruturas rodoviárias diz respeito, reconhece que a vulnerabilidade dos motociclistas requer especial consideração no planeamento das estradas europeias. A Nordic Motorcycle Council NMR (Islândia, Noruega, Dinamarca, Finlândia, Suécia) faz referência ao caso português e exige que a mesma medida seja implementada não só nos países nórdicos que representa, como em toda a Europa.

Também a abertura das faixas BUS às motos, a utilização de tintas abrasivas nas marcações das estradas, as campanhas de segurança rodoviária dirigidas aos motociclistas, o incentivo à circulação em estradas mais seguras (AE's) com os descontos aplicados aos motociclistas nas portagens, entre outras medidas, são o resultado de um trabalho contínuo, com resultados positivos comprovados, e que deve ser tido em conta para efeitos de exclusão da aplicação da diretiva 2014/45/EU.



Figura 2 - Curva com rail de dupla saia metálica previne o risco de morte ou feridos graves.

O investimento no melhoramento da gestão e qualidade das infraestruturas rodoviárias não só beneficia os motociclistas como todos os utentes das vias.

Portugal deve continuar a ser uma referência europeia na tomada de medidas pioneiras para a redução do nº de mortes na estrada em motos. Isto obtém-se com investimentos na execução de planos que põem em prática ações eficazes, capazes de mitigar os principais fatores causais dos sinistros que estão mencionados no Contributo da Federação de Motociclismo de Portugal para o combate à sinistralidade rodoviária em ciclomotores e motociclos (em anexo). É precisamente com esse objetivo (melhorar a segurança dos motociclistas) que a FMP tem proposto e continuará a propor soluções, como a que ajudou a criar ao nível dos rails de dupla saia metálica que tantas vidas tem poupado.

Relembramos que o fator “falha humana” é a principal causa dos acidentes rodoviários havendo por isso um importante trabalho a desenvolver nessa área. Trabalho esse que passa pela “formação

cívica” desde tenras idades consciencializando para o “fenómeno do trânsito e da mobilidade” e posteriormente com mudanças necessárias no paradigma da formação dos condutores.

ESTATÍSTICAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA MAIS RELEVANTES

De acordo com as estimativas divulgadas pelo European Transport Safety Council (ETSC), Portugal foi o segundo país da União Europeia (UE27) que mais reduziu o número de vítimas mortais em acidentes de viação entre 2010 e 2020 (47%).

Os dados da Autoridade Nacional Segurança rodoviária (ANSR) e da Autoridade de Supervisão de Seguros e fundos de Pensões (ASF) indicam que desde 1995 até 2022 houve um aumento de mais de 400% do parque circulante de motociclos (de cerca 120 000 para cerca de 500 000, sem contabilizar os ciclomotores). Neste mesmo período de tempo é possível observar (figura 3) que houve um decréscimo de vítimas mortais a 24h superior a 80% (de 610 mortes em 1995 para 119 mortes em 2022).

Portugal foi o país da Europa com maior decréscimo de vítimas mortais em duas rodas a motor nas últimas décadas. Esta evolução indicia que os esforços de Portugal empreendidos na promoção da segurança rodoviária nas múltiplas vertentes previstas ao longo dos anos nas estratégias adotadas, tem tido um retorno importante.

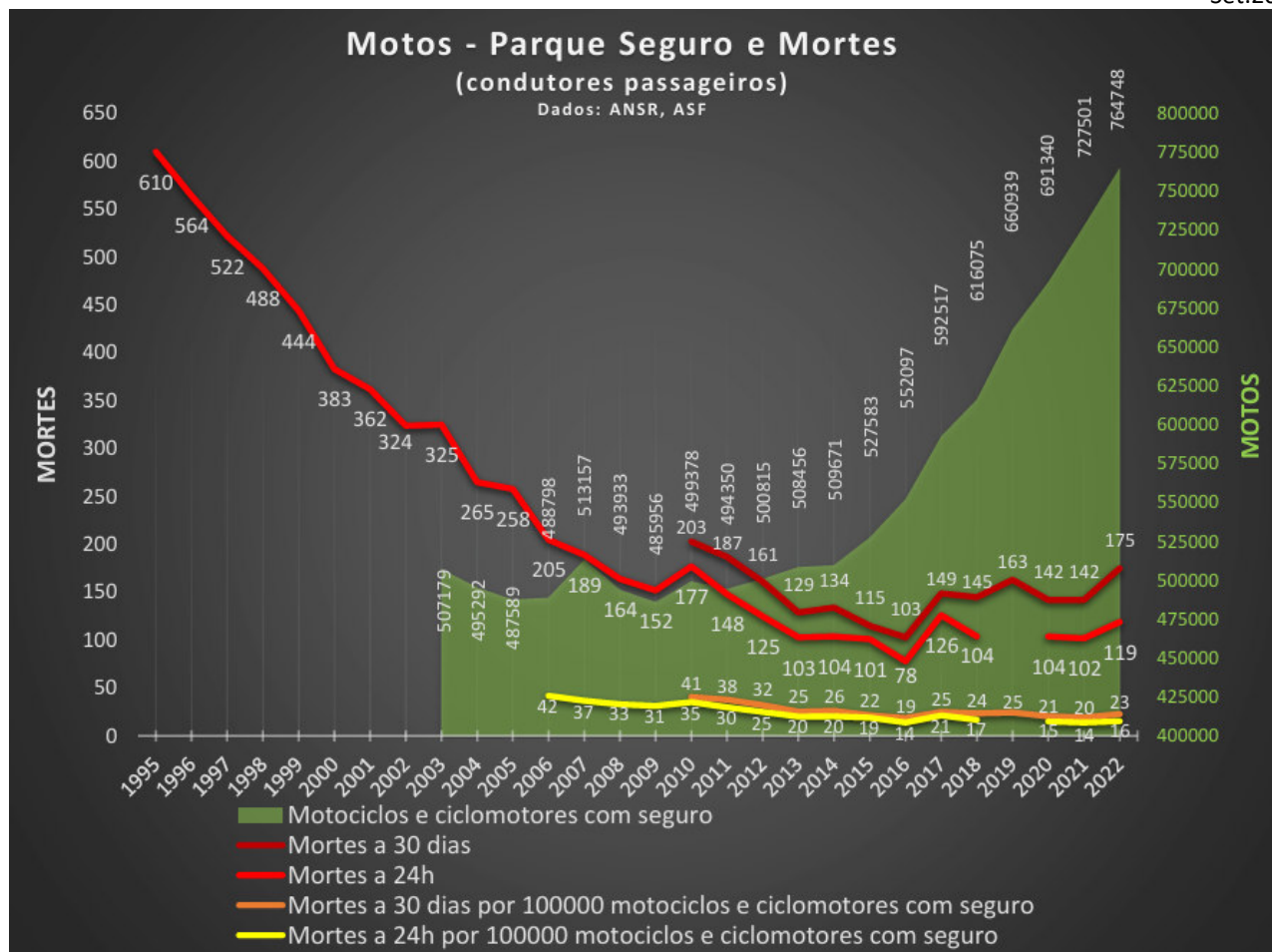


Figura 3 - Evolução do parque seguro de motociclos e ciclomotores e das mortes nestes veículos

No relatório anual de 2022 “PARQUE & VÍTIMAS MOTOS 2 RODAS A MOTOR”, elaborado pela Comissão de Mobilidade da FMP, verifica-se que o aumento exponencial em mais de 50% do nº de motos em circulação entre os anos 2012 e 2022, não significou um aumento, mas sim uma diminuição global, do número e da gravidade dos acidentes com motos:

- Aumento de 53% do parque circulante (de 500 815 para 764 748);
- Decréscimo da gravidade dos sinistros a 30 dias: menos 0,6% mortes (de 2,4% para 1,8%);
- Decréscimo do número absoluto de mortes a 24h: menos 4,8% (de 125 para 119 mortes);
- Decréscimo do número de vítimas em moto, por motos com seguro, de 1,31% para 1,27;

De todos os países europeus, a Alemanha, a Irlanda, a Noruega e Portugal são os que registaram a diminuição mais significativa de mortes de motociclistas entre 2000 e 2009. E realçar que entre estes países, apenas a Alemanha tem inspeções obrigatórias às motos há mais de 20 anos.

- Portugal: decréscimo em 45% no n.º de mortes de motociclistas entre 2000-2009
- Noruega: decréscimo em 33% no n.º de mortes de motociclistas entre 2000-2009
- Alemanha: decréscimo em 31% no n.º de mortes de motociclistas entre 2000-2009
- Irlanda: decréscimo em 45% no n.º de mortes de motociclistas entre 2000-2009

RECOMENDAÇÃO PARA O ATUAL REGIME DE INSPEÇÕES A MOTOCICLOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Além da implementação das referidas medidas alternativas eficazes de segurança rodoviária, para exclusão de aplicação das IPOM, há ainda pelo menos um aspeto que pode ser melhorado no atual modelo de inspeção dos motociclos. Nos casos em que as autoridades de trânsito verifiquem que o veículo não cumpre com os requisitos legais de circulação, o atual procedimento que obriga à obtenção de título de aprovação através de uma inspeção técnica à moto (“inspeção B”), deve poder ser efetuada por qualquer centro de inspeção do país equipado para o efeito, e não apenas em alguns centros como atualmente.

ANEXO 1

ESTUDOS E REFERÊNCIAS

Dados da MAIDS Report:

O estudo MAIDS, 5 diferentes países europeus, reconhecido como um dos estudos científicos mais indiscutíveis por todos os partes envolvidas, concluiu que o contributo da falha mecânica da moto nos acidentes incide em apenas 0,3% dos acidentes.

A conclusão da MAIDS quanto aos defeitos técnicos é que as falhas técnicas nos motociclos são as causas mais improváveis dos sinistros.

Dados da Noruega:

No relatório “Special Analysis, Fatal Motorcycle Accidents 2005-2009”, a Agência Norueguesa da Administração das Estradas Públicas apurou que “foram registadas avarias técnicas como causa ou fator contributivo em apenas 3% dos acidentes. As falhas técnicas foram associadas a pneus gastos e a uma pressão de ar incorreta.

Dados da Suécia:

Entre 2005 e 2011, a autoridade rodoviária sueca (Trafikverket), após um estudo entre 341 acidentes fatais de motociclos na Suécia, concluiu que os defeitos técnicos nos motociclos com impacto na sinistralidade foi de apenas 1,81% de todos os acidentes fatais. De acordo com a Bilprovningen, a maior rede de centros de inspeção da Suécia, “Os motociclos são os veículos com melhor taxa de aprovação ano após ano”.

Dados da Finlândia:

O Ministério do Trânsito e Comunicações afirmou que a proporção de defeitos técnicos é de 3,1%. O número baseia-se na frequência de fatalidades durante 2002–2007 e inclui todos os casos em que foi mencionado um defeito técnico. A relação dos defeitos técnicos do motociclo com os acidentes não foi investigado. Os dados recolhidos dos acidentes concluíram a existência um defeito técnico responsável pelo risco imediato do acidente em apenas em dois casos durante o período da amostra. O valor ponderado dos fatores técnicos de risco na proporção da ocorrência do acidente ou a gravidade das suas consequências foi de 0,7%.

Dados da França:

De acordo com um estudo realizado pela companhia de seguros privada, Mutuelle des Motards, e baseada em 12000 acidentes/ano, foi detetada a falha técnica da moto apenas em 2% dos motociclos examinados pelos peritos independentes. Sendo que em apenas 1% dos casos terá sido responsável pela causa do acidente. Entre 2011 e junho de 2013, entre mais de 25000 acidentes, os peritos notaram que em apenas 77 dos casos os pneus estavam danificados (0,3%), mas provas de que pudessem estar na origem dos acidentes. Entre 2001 e 2010, o número de vítimas mortais de motociclos diminuiu 35%, prova de que não há necessidade de inspeções periódicas para aumentar a segurança rodoviária dos motociclistas.

Dados da Holanda:

De acordo com a TNO, uma organização de investigação independente holandesa, que participou no estudo MAIDS, apenas 0,3% das mortes nos Países Baixos se deveram à falha mecânica do veículo. Entre 1996 e 2012, apesar de os Países Baixos não terem Inspeção Periódica Obrigatória a Motociclos, tal como em França, o número de mortes em acidentes de motociclos diminuiu mais de 42%.

Dados da Austrália:

Em 2001 Parlamento de Victoria, na Austrália, encomendou um estudo ao Conselho de Segurança Rodoviária Comissão sobre a eficácia do sistema de inspeção de veículos. Vários estudos foram realizados e todos concluíram o mesmo:

- A VicRoads analisou 5.562 acidentes envolvendo ferimentos graves e fatais ocorridos entre 1992 e 1999, *“os dados mostram que 1,1% dos veículos apresentavam defeitos que causaram ou contribuíram para o acidente; o número aumenta para 2,7% se os veículos com defeitos que possam ter contribuído para o acidente forem incluídos.”*
- A Polícia de Victoria investigou 4.511 acidentes entre 1994 e 1999, apenas *“3,55% destes veículos apresentavam algum tipo de defeito. No mesmo período 0,79% foram considerados como tendo realmente causado o acidente. Outros fatores estão presentes nos acidentes. É difícil determinar a contribuição individual de cada factor para o acidente.”*
- De acordo com o Australian Transport Safety Bureau, *“Em apenas 2,2% dos veículos foram efetivamente detetados defeitos que causaram ou contribuiu para o acidente mortal ou vitima grave”.*

De notar que, tal como em Portugal, a grande maioria dos países, não mencionam nas suas estatísticas e estudos de sinistralidade, os defeitos técnicos dos veículos, nem tão pouco os colocam numa lista das “principais causas prováveis de acidentes”.

Referências:

1. Relatórios Anuais de sinistralidade da ANSR (Autoridade Nacional Segurança rodoviária);
2. Estatísticas ASF (Autoridade de Supervisão de Seguros e fundos de Pensões);
3. Relatório anual de 2022 “PARQUE & VÍTIMAS MOTOS 2 RODAS A MOTOR” - FMP (Federação Motociclismo Portugal);
4. FMP VISÃO ZERO 2030 Contributo da Federação Motociclismo Portugal para o combate à sinistralidade rodoviária em ciclomotores e motociclos. Versão3.2 Set.2024 - FMP (Federação Motociclismo Portugal);
5. Princípios Balizadores da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030 - ANSR;
6. Position Statement On Periodical Technical Inspections / Road Worthiness Testing - FEMA (Federation Of Motorcyclists’ Associations);
7. Dekra Motorcycle road safety report (Germany, 2010);
8. Jarosiński W. Periodic technical inspections of vehicles and road traffic safety with the number of road accidents involving fatalities. Eksploatacja i Niezawodność – Maintenance and Reliability; 16 (1): 105–111 (Poland, 2014);
9. MAIDS In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers. Final report 2.0;
10. Periodical Technical Inspection Data collection An overview of available data - FEMA (Federation Of Motorcyclists’ Associations);
11. Technical failures with an effect on the accident in fatal motorcycle accidents in Sweden 2005-2011 (341), Trafikverket (Sweden, 2012);
12. Action plan for improving road safety for motorcyclists Strategic approach - Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment;
13. Safer Roads For Motorcyclists - Moving towards a systematic approach for motorcycle safety - FEMA (Federation Of Motorcyclists’ Associations);
14. Statens Vegvesen; 2022, Norwegian National Plan of Action for Road Safety 2022-2025;
15. SAFERWHEELS Study on Powered Two-Wheeler and Bicycle Accidents in the EU, Final Report, Brussels (2018);
16. Increased safety for motorcycle and moped riders Joint strategy version 2.0 for the years 2012-2020 - The Swedish Transport Administration;
17. Increased safety on motorcycles and mopeds Combined strategy version 3.0 for the years 2016-2020 - The Swedish Transport Administration;
18. Deliberação 999/2024, de 1 de Agosto <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/deliberacao/999-2024-874169427> ;
19. DIRETIVA 2014/45/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 3 de abril de 2014 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1585153200278&uri=CELEX:02014L0045-20140429>;
20. Motorcykelulykker, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (Denmark, 2009);
21. <https://www.pressebox.de/pressemitteilung/tuev-sued-ag/Sieben-von-zehn-Motorraedern-ohne%20Maengel/boxid/238278> (Germany, 2009);
22. <http://auto-presse.de/autonews.php?newsid=227099> (Germany, 2012);
23. Periodic technical inspection – from a Swedish perspective, SMC (Sweden, 2021).
24. Special Analysis, Fatal Motorcycle Accidents 2005-2009, the Norwegian Public Roads Administration
25. MUTUELLE DES MOTARDS, Motorcycling and road safety challenges. Statistics, 2013
26. MINISTRY OF INSTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT, Action plan for improving road safety for motorcyclists. Strategic approach, 02.2011, p. 17.

ANEXO II

CONTRIBUTO DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL PARA O COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM CICLOMOTORES E MOTOCICLOS