

Proposta de Lei n.º 95/XV/1.ª

Muito boa tarde

Desde já somos a lamentar profundamente a forma tardia para estudar a proposta supra. Recebemos a informação ontem, dia 18 de julho de 2023 para nos pronunciarmos até dia 20 do corrente mês.

Levanta-nos as mais absolutas dúvidas se os demais pares, ANCIA e APIA, foram informados na mesma data.

Mais ainda quando somos referidos como entidade ouvida. Não o pretendemos negar.

Mas fomos informados numa conversa informal.

Mas sem nos terem dado o tempo para podermos fazer um estudo amiúde do assunto.

Mais, denotamos na proposta de lei uma negação absoluta no que toca ao que realmente interessa nas inspeções periódicas obrigatórias, motivo originário das mesmas e referido como meta, a segurança rodoviária, mantendo o foco apenas no negócio, e com isso, financiamento do IMT-IP.

O que vai ainda em sentido oposto ao objectivo proposto de mortalidade 0, porque apenas vai agravar com este modelo de negócio.

É sobejamente visível nas estatísticas por demais conhecidas pelo IMT-IP, Secretaria de Estado das Infraestruturas e ainda ministério das infraestruturas, negadas aos demais pares e ao Povo em geral, a quem todos devemos transparência, começando pela entidade reguladora e tutelar sob uma tutela ministerial.

E o problema aqui negado é a independência dos inspetores e sua total subjugação aos interesses financeiros por parte das entidades tuteladas em detrimento do objectivo criador – a segurança rodoviária - com até agora absoluta conivência da entidade que tutela, IMT-IP, apesar de todas as denúncias e dados em sua posse.

Com os meus melhores cumprimentos

Rui Torres

Proposta de Lei n.º 95/XV/1.ª

Pontos a nosso entender alterar:

Artigo 2, Ponto 2 Aliena d

Não poderão realizar inspeção nos centros de inspeção, os veículos pertencentes a empresas cujo fim se destine ao transporte, comércio e reparação automóvel em que os proprietários/sócios/gerentes sejam familiares diretos como avós, pais, irmãos, tios e primos dos Sócios/gerentes/administradores das entidades gestoras bem como de qualquer funcionário do centro de inspeções

Alteração a lei 11/2011

No artigo 19

1-C – Presumimos, face á atual legislação que odas as deficiências devem ser corrigidas

2 – Não estamos de todo em acordo. Podemos até ter uma placa identificativa com o nome. Agora a credencial deve ser apresentada quando necessário, tal como acontece com outras entidades oficiais.

Artigo 26

Ponto 2, alínea j – eliminação desta alínea

Aditamento à Lei n.º 11/2011

Artigo 18 H

1 - Os inspetores não podem inspecionar veículos da propriedade **ou apresentadas por** entidades em relação às quais tenha um conflito de interesses, ou que sejam detidos

em regime de contrato de aluguer, de locação financeira ou de qualquer outro regime que legitime a posse do veículo.

5 - É proibida a celebração de acordos celebrados entre o inspetor e o seu empregador, pelos quais o direito à retribuição, bem como quaisquer prestações excluídas da retribuição nos termos do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, fiquem dependentes do resultado obtido nas inspeções realizadas, **objetivos de produção, tempo médio de inspeção ou qualquer outro critério que coloque em causa a independência do inspetor.**

ANEXO

(a que se refere o artigo 8.º)

Republicação da Lei n.º 11/2011, de 26 de abril

2 – Consideramos que este artigo não permite uma livre concorrência e permite a “verticalização”, ao permitir a concentração com entidades que realizam formação, calibração ou ainda homologação de veículos.

Artigo 8

1-e - Facultar ao IMT, I. P., e às entidades fiscalizadoras e de investigação a entrada nas suas instalações e o acesso aos seus sistemas informáticos em formato local ou remoto, bem como a qualquer sistema de vídeo vigilância, sem quaisquer restrições no

tocante às atividades de inspeção de veículos, bem como fornecer-lhes as informações e os apoios que por aquelas entidades lhe sejam solicitados;

2-c - Manter o centro de inspeção em condições de realizar inspeções durante o horário de funcionamento **análogo ao do IMT-IP**

Artigo a criar, 4 – caducidade após 2 autuações num ano civil ou 3 em 2 anos ao centro e/ou seus funcionários.

Reiteramos que as nossas melhores propostas estão na nosso documento proposta revisão de modelo ITV2, as quais não puderam ser transcritas para esta análise por não nos ter sido facultado tempo (apenas 2 dias uteis).

A este facto, por si só relevante, adicionamos que não acreditamos no actual modelo e o aqui proposto será, muito provavelmente, um novo vestir de uma roupa velha.

Proposta ATIPOV/FECTRANS

Operacionalidade dos Centros de Inspeção Técnica de Veículos (CITV):

Homologação e certificação de equipamentos eletromecânicos e de sistemas informáticos

Relativamente aos equipamentos eletromecânicos, entendemos que devem acompanhar a evolução tecnológica dos veículos, definir a gama e o nível de precisão das medições com a redução da margem de erro o mais possível. Devem estar ligados em rede e permitir que os dados sejam descarregados de forma integrada num terminal fim de linha. O software de gestão deve ser único para todos os centros, obviamente *user friendly* para inspetores e elementos de fiscalização do IMT-IP. Muito importante é garantir que não sejam passíveis de manipulação, impedindo que a base de dados permita alterar dados e conseqüentemente viciar resultados das medições. A base de dados de cada centro deve estar localizada num servidor sob a supervisão do IMT em que exista o controlo e registo de acessos. Deve permitir a marcação de ponto online e o próprio IMT-IP partilhar os dados de marcação de ponto com o ACT, em caso de necessidade bem como deve ser determinadamente proibido qualquer editor de PDF's nos centros de inspeção, visto ser uma forma privilegiada de adulteração de resultados. A adulteração/manipulação de software e hardware deverá ter como consequência a perda imediata do contrato de gestão)

Igualmente importante é que seja o próprio IMT-IP a desenvolver através de um organismo competente (p.ex.: Universidade) esse programa de gestão de inspeções único e aplicável a todos os centros de inspeção, permitindo que o processo desde a inserção dos documentos até à emissão da ficha de inspeção, passo a passo, possa ser validado, afastando liminarmente a possibilidade de se inscrever um veículo com fotocópias dos documentos originais, documentação não válida ou ser afetado por qualquer esquema ou expediente.

Mais, deve o IMT-IP ter acesso remoto a toda a rede informática do centro, bem como circuitos internos de vídeo, por forma a ser fiscalizado em tempo real a instalação,

mesmo que provisória, de programas que permitam de alguma forma modificar os resultados de uma inspeção ou para inspeções online aleatórias.

Verificação de pré-condições para a realização da inspeção

- Garantir que quem submete o veículo à inspeção tem todos os documentos necessários e nesses deve incluir-se o seguro automóvel válido.
- Para evitar troca de influências, deve apresentar o veículo o proprietário e não mecânico ou terceiro.
 - A apresentação do veículo ao ato inspetivo no caso de empresas com frotas, pode ser feita pelos motoristas com vínculo à respetiva empresa.
 - O proprietário ou apresentante do veículo no caso de empresas, deve aguardar na sala de espera pelo resultado da inspeção, prevenindo qualquer interferência no processo de inspeção.

Acesso e análise dos dados das inspeções

O acesso e análise dos dados das inspeções podem ser solicitados pelos próprios utilizadores relativamente ao veículo(s) que tenham inspecionado(s), entidades fiscalizadoras, IMT-IP, autoridades judiciais e policiais quando subsistam dúvidas quanto ao estado dos veículos fiscalizados.

O veículo inspecionado deve ser integralmente fotografado nos 360°.

Deve ainda ser publicado anualmente um relatório sobre as taxas de reprovação, por centro de inspeção e inspetor, tempos e intervalos entre inspeções, tipo de inspeção e, deficiências por regiões ou áreas geográficas.

Tabela de deficiências

A tabela de deficiências deve ser integralmente repensada, pois como se sabe, uma grande parte dos procedimentos operacionais não se realizam para poder dar cumprimento à verificação da conformidade de alguns itens nomeadamente, sistemas de

travagem, tolerâncias baixas e excessiva complexidade, a qual inviabiliza o ato inspetivo, p.ex., o teste de ruído.

Propomos um grupo de trabalho que integre pessoal técnico do IMT.IP, ATIPOV, IPL e o IPAC.

Recursos Humanos:

Ponto prévio à questão das qualificações é o formato da formação, os pressupostos, métodos e conteúdos programáticos, a idoneidade, isenção e imparcialidade das entidades que estão reconhecidas pelo IMT.IP para o efeito.

A formação deve ser realizada presencialmente e em contexto real de trabalho, promovendo de forma mais adequada o debate e troca de experiências. Não consideramos aceitável que as entidades detentoras de centros de inspeção e, em simultâneo, controlem centros de formação possam validar a formação aos formandos candidatos a inspetores e ao próprio pessoal que integra o quadro dessas empresas.

A homologação de equipamentos tais como rodas e pneus para veículos automóveis e calibração de equipamentos, não pode estar entregue aos mesmos interessados diretos ou indiretos na exploração da atividade de inspeção de veículos. O motivo é por demais evidente.

Assim, a nossa entidade de referência para a formação é o IPL e entendemos que o IMT.IP e todo o setor sairiam a ganhar se o IPL fosse chamado ao processo devido á sua experiência no sector).

Qualificações e condições necessárias para desempenhar funções no sector da inspeção de veículos

Ao nível das qualificações académicas 12^o escolaridade **ou** 9.^a de escolaridade e 5 anos de experiência no âmbito da reparação e manutenção de veículos para acesso à licença de tipo A.

A progressividade relativa à graduação para os diferentes tipos de licenças deve seguir o que **já está previsto atualmente**.

Quanto à figura do **Diretor Técnico** tem este de ser licenciado em engenharia mecânica **ou** mecânica automóvel e detentor das licenças necessárias B (Centros da Categoria A) e D (Centros da Categoria B), **ou** ter 12.^a escolaridade com matemática e

física, 6 anos de experiência como 1º substituto do DT e detentor das licenças necessárias B (Centros da Categoria A) e D (Centros da Categoria B).

Diretor da Qualidade pela relevância da função e do sistema de qualidade que lhe está confiado no âmbito da norma de referência 17020:2013, aplicável aos centros de inspeção automóvel deve ter formação superior em gestão de qualidade ou 12.^a escolaridade e possuir formação reconhecida de técnico de qualidade nível IV e ser detentor da Licença de tipo B (Centros da Categoria A) e licença do tipo D (Centros da Categoria B)

Formação dos inspetores e gestores

Os gestores dos centros de inspeção devem possuir formação específica de gestão de empresas, dominar o suporte legal da atividade em toda a sua dimensão, devem estar impedidos de interferir nas decisões técnicas e devem comprometer-se a não sobrepor o interesse comercial da atividade ao interesse público da mesma no âmbito da segurança rodoviária.

Ainda no que diz respeito aos gestores **e/ou** proprietários, devem os mesmos estar impedidos e seus familiares diretos ou indiretos de realizar inspeções, bem como, não podem direta ou indiretamente ter participações **ou** qualquer ligação a laboratórios de calibração, testes a depósitos de GNC, centros de formação, comercio, reparação de veículos e atividades conexas.

Em todos os casos em que seja detetado conflito de interesses que afete a isenção e a imparcialidade quando estejam em causa empresas com ligações ao centro inspeção e pessoal técnico, deve ser recusada a inspeção. Da mesma forma, empresas com ligação ao gestor, proprietário, familiares e pessoal técnico, não podem realizar inspeções evitando afetar a independência de atuação

Responsabilidades, deveres e direitos dos trabalhadores

Objetivo essencial é libertar os inspetores de veículos das pressões e subordinação a interesses desviantes de ordem comercial que cada vez mais distorcem os princípios que presidiram à criação deste importante serviço. Assim, propomos a criação de uma bolsa de inspetores em que todos, estejam obrigatoriamente inscritos, gerida de forma tripartida pelo IMT.IP, IPAC e ATIPOV, sendo criado para o efeito um fundo que será calculado em função da massa salarial que resulte dos encargos que as entidades

concessionárias já comportam, passando o poder disciplinar em matérias técnicas, deontológicas e de trabalho reguladas por essa "entidade" certificada e autónoma.

Em alternativa, o qual não vai resolver o problema na integra, mas amenizar, seria:

- Garantia da criação de legislação específica que garanta os direitos sociais e laborais;
- Garantia da livre negociação coletiva através das organizações sindicais;
- Redução do horário de trabalho, procurando criar melhores condições aos trabalhadores para conciliação da sua laboral com a pessoal;
- Necessidade da valorização profissional e das carreiras, como forma de garantir independência dos trabalhadores no trabalho;
- Garantir salários dignos, criando um Regulamento de Carreiras.

Regras sobre mobilidade de inspetores e gestores

A mobilidade, se realizada, deve ser provisória e por um curto espaço de tempo, nunca superior a 30 dias, não obstante poder a mesma ser superior ou efetiva apenas com o acordo do inspetor/trabalhador. (Acordo esse que deve conter a fundamentação).

Deve estar sempre em ordem e subjacente à efetiva necessidade de otimizar recursos e facilitar a gestão, mas sempre invocando as razões e os motivos válidos dessa necessidade, contemplando as despesas, encargos (nunca inferior ao valor pago pelo Estado) e tempo de deslocação decorrentes dessa decisão aos visados, garantindo que em caso algum, possa ser usada como ferramenta de “sanção disciplinar” para afastar elementos menos desejados ou inconvenientes.

Compatibilizar os horários dos centros de inspeção com os horários praticados pela fiscalização do IMT, uniformizando assim os horários de funcionamento dos centros de inspeção e prevenindo desvios de atuação em função das horas menos prováveis de eventuais ações inspetivas.

Condições de acesso ao mercado e à atividade

Condições habilitantes, regras de concorrência, idoneidade, distribuição territorial dos CITV tipo A e B

Qualquer entidade pública ou privada, pode candidatar-se à abertura de um centro de inspeção de veículos, devendo ficar sujeita ao cumprimento de regras bem definidas que visem em primeiro lugar o interesse público da atividade no âmbito da segurança rodoviária. O cumprimento das regras deve ter em atenção os requisitos de estrutura das instalações, equipamentos, *layout*, parque e acessos e o impacto no ambiente rodoviário no perímetro e estar devidamente autorizada a instalação por parte da autarquia com autonomia na área respetiva para o efeito. Deve ainda ter em atenção o número de veículos afetos ao espaço territorial em causa e à distribuição geográfica dos centros de inspeção em causa, tendo sempre em atenção as zonas de fronteira entre concelhos o que na prática resulta que haja centros praticamente encostados entre si. A distinção entre centros da categoria A e B, deve estar sujeita às mesmas regras desde que cumpridos os requisitos inerentes à especificidade, ora se trate de centros do tipo A ou B.

Ressalvamos que os centros tipo A que cumpram os requisitos necessários à passagem para centro B, devem em princípio a tal ser autorizados.

Os centros de inspeção têm de respeitar as leis da concorrência e todas as recomendações e deliberações emanadas do IMT.IP e do IPAC na prossecução do interesse público subjacente à atividade.

Qualquer entidade (Centro de Inspeção) que esteja indiciado pelo Ministério Público pela prática de atos, por ação, ou omissão, de conduta e práticas irregulares, tem de ser suspenso do exercício da atividade.

A mesma suspensão tem de ocorrer quando o IMT emitir mais que 2 contraordenações graves num ano ou 4 em 3 anos. A gravidade das mesmas deve ser julgada por um comité que englobe o IMT, IPAC, ATIPOV e ANCIA. Em complementaridade, pode o IMT.IP chamar a si a responsabilidade transitoriamente da gestão do centro de inspeção, nomeando um gestor público para acompanhar a atividade, até à condenação e trânsito em julgado ou reposição das condições exigíveis para o regular funcionamento do centro de inspeção.

Regime transitório

Processo de transição do atual modelo para o novo

O modelo de transição para a adaptação à nova Lei, deve estabelecer um limite temporal o mais curto possível, após a publicação da nova Lei. As exigências de alteração de regras, direitos e deveres, têm revelado ser premente e absolutamente necessária a mudança de uma realidade de absoluto descrédito.

Direitos e expetativas de quem já tem contratos administrativos de gestão

Os contratos administrativos já existentes têm que se adaptar às alterações que vierem a ser fixadas. Devem ficar, por isso, após o período de transição, sujeitos às mesmas regras dos futuros contratos. Caso recusem a adaptação, por considerarem estar protegidos pelo contrato anterior existente, tem a renovação da licença de ser impossibilitada, sendo absolutamente necessário tornar claro que as entidades que trabalham sob regime de concessão em representação do Estado.

Caso o interesse comercial ou outro se sobreponha, não está a cumprir com o objetivo básico da concessão.

Outros aspetos a considerar:

Indexar o regime de contraordenações à faturação do centro num determinado período.

Limitação atividade inspetor:

1. Nenhuma inspeção poderá ter uma duração inferior a 15 minutos e no caso dos veículos pesados mercadorias e de passageiros será 20 minutos, inspeções para atribuição de nova matrícula e extraordinárias – tempo mínimo 25 minutos (em vez do máximo de 4 inspeções por hora);
2. N.º máximo de serviços (inspeções e reinspeções) por dia – não pode ultrapassar 32 independentemente do número de horas trabalhadas;

O não cumprimento dos pontos 1 e 2 terá as seguintes sanções:

- 1ª infração – multa correspondente a 30% da faturação do centro nos últimos 12 meses (o cálculo poderá basear-se nos valores pagos no âmbito da comissão do IMT)
- 2ª infração – revogação do contrato de gestão.

Imparcialidade/incompatibilidades inspetores:

Um Diretor técnico e/ou inspetor não poderá exercer a sua função num centro a menos de 60 Km's (da sede/estabelecimento em linha reta) de empresas cujo fim se destine ao transporte, comércio e reparação automóvel em que os proprietários/sócios/gerentes sejam familiares diretos como avós, pais, irmãos, tios e primos.

Da mesma forma, não poderão realizar inspeção nos centros de inspeção, os veículos pertencentes a empresas cujo fim se destine ao transporte, comércio e reparação automóvel em que os proprietários/sócios/gerentes sejam familiares diretos como avós, pais, irmãos, tios e primos dos Sócios/gerentes/administradores das entidades gestoras.

O não cumprimento do disposto anteriormente origina a suspensão imediata da credencial de inspetor até ao cumprimento deste requisito ou se o Diretor técnico/inspetor deixe de exercer a atividade num centro de inspeções.

O não cumprimento do disposto anteriormente relativo às entidades gestoras terá as seguintes sanções:

- 1ª infração – multa correspondente a 30% da faturação do centro nos últimos 12 meses (o cálculo poderá basear-se nos valores pagos no âmbito da comissão do IMT)

2ª infração – revogação do contrato de gestão