

Exmo(a) Senhor(a)

Na sequência do processo de apreciação pública da Proposta de Lei 95/XV - Autoriza o Governo a legislar sobre o regime jurídico relativo à qualificação e formação dos inspetores de veículos a motor (adiante Proposta de Lei) - incumbe-me a Direção da Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel (doravante ANCIA) de enviar os comentários mais relevantes sobre a Proposta de Lei, cujos propósitos são, essencialmente, formular sugestões que possam ajudar a que a transição para um novo regime legal se faça da melhor forma possível para todos os agentes envolvidos e com ganhos de qualidade e eficiência.

A ANCIA considera que, atualmente, o quadro legal relativo à competência, formação, certificação e deveres dos inspetores encontra-se disperso por vários diplomas, afigurando-se necessário unificar o regime jurídico, pelo que acompanha e defende a adoção de princípios de simplificação, tendo como objetivo a redução de procedimentos sem valor acrescentado, a eliminação de normas redundantes e, em particular, o reforço da responsabilização de todos os intervenientes no sistema.

Na generalidade, a ANCIA entende que a Proposta de Lei em discussão pública é um documento de significativo interesse e que, globalmente, tem vários méritos. Todavia, entende também que o projeto compreende imperfeições relevantes, sendo as mais impressivas as que resultam do deficiente modelo das licenças de inspetor técnico de veículos que se propõe seja adotado, previsto no artigo 18.º-A, assim como as alterações preconizadas ao artigo 26.º (Contraordenações).

No que respeita ao regime aplicável às contraordenações contido na Proposta de Lei, constata-se, antes de mais, existir uma duplicação de sanções para a mesma conduta e agente, assim como a consagração de coimas manifestamente desadequadas e desproporcionais e que, no nosso entender, colocam em causa os princípios da proporcionalidade, da equidade, da necessidade e da adequação, todos eles constitucionalmente consagrados.

No que se refere ao modelo das licenças de inspetor, passam a existir duas tipologias de licenças de inspetor: (i) a licença de tipo I, que permite ao seu titular a realização de inspeções periódicas e facultativas às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir, (ii) e a licença de tipo II, que permite aos seus titulares a realização de inspeções extraordinárias e de inspeções para atribuição de nova matrícula, às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir.

Atenta a panóplia de categorias de veículos e títulos de condução, o modelo proposto afigura-se manifestamente complexo, de difícil operacionalização e sem ganhos ou vantagens para a qualidade das inspeções, ao que acresce o substancial aumento das licenças de inspetor e, em consequência, dos custos associados com as habilitações legais exigidas, assim como com a respetiva renovação e formação.

Assim, e em consonância com o preâmbulo da Proposta de Lei em análise, onde se refere o objetivo de simplificação do regime jurídico da certificação dos inspetores, consideramos que importa dar corpo a este objetivo e, em consequência, adequar e simplificar o respetivo regime, nomeadamente, no que se refere à exigência relativa à habilitação de condução de veículos pesados de passageiros.

Termos em que, a ANCIA envia em anexo um conjunto de observações críticas sobre a proposta em apreciação pública com o objetivo de contribuir para a melhoria das soluções constantes da Proposta de Lei.

Com os nossos melhores cumprimentos,

O Diretor Executivo da ANCIA
Gabriel Almeida e Silva



Alameda dos Oceanos, Lote 314.02C 1.º G
1990-196 Lisboa | Portugal
Telefone: +351 218 949 075
Chamada para a rede fixa nacional
ancia@ancia.pt
www.ancia.pt

CONTRIBUTOS

Proposta de Lei 95/XV - Autoriza o Governo a legislar sobre o regime jurídico relativo à qualificação e formação dos inspetores de veículos a motor

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. No contexto do processo de apreciação pública da Proposta de Lei 95/XV — Autoriza o Governo a legislar sobre o regime jurídico relativo à qualificação e formação dos inspetores de veículos a motor (adiante Proposta de Lei) — a Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel (doravante ANCIA) apresenta, de seguida, os comentários mais relevantes sobre a Proposta de Lei, cujos propósitos são, essencialmente, formular sugestões que possam ajudar a que a transição para um novo regime legal se faça da melhor forma possível para todos os agentes envolvidos e com ganhos de qualidade e eficiência.

A ANCIA considera que, atualmente, o quadro legal relativo à competência, formação, certificação e deveres dos inspetores encontra-se disperso por vários diplomas, afigurando-se necessário unificar o regime jurídico, pelo que acompanha e defende a adoção de princípios de simplificação, tendo como objetivo a redução de procedimentos sem valor acrescentado, a eliminação de normas redundantes e, em particular, o reforço da responsabilização de todos os intervenientes no sistema.

1.2. Na generalidade, a ANCIA entende que a Proposta de Lei em discussão pública é um documento de significativo interesse e que, globalmente, tem vários méritos. Todavia, entende também que o projeto compreende imperfeições relevantes, sendo as mais impressionantes as que resultam do deficiente modelo das licenças de inspetor técnico de veículos que se propõe seja adotado, previsto no artigo 18.º-A, assim como as alterações preconizadas ao artigo 26.º (Contraordenações).

No que respeita ao regime aplicável às contraordenações contido na Proposta de Lei, constata-se, antes de mais, existir uma duplicação de sanções para a mesma conduta e agente, assim como a consagração de coimas manifestamente desadequadas e desproporcionais e que, no nosso entender, colocam em causa os princípios da proporcionalidade, da equidade, da necessidade e da adequação, todos eles constitucionalmente consagrados.

No que se refere ao modelo das licenças de inspetor, passam a existir duas tipologias de licenças de inspetor: (i) a licença de tipo I, que permite ao seu titular a realização de inspeções periódicas e facultativas às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir, (ii) e a licença de tipo II, que permite aos seus titulares a realização de inspeções extraordinárias e de inspeções para atribuição de nova matrícula, às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir.

Atenta a panóplia de categorias de veículos e títulos de condução, o modelo proposto afigura-se manifestamente complexo, de difícil operacionalização e sem ganhos ou vantagens para a qualidade das inspeções, ao que acresce o substancial aumento das licenças de inspetor e, em consequência, dos custos associados com as habilitações legais exigidas, assim como com a respetiva renovação e formação.

Assim, e em consonância com o preâmbulo da Proposta de Lei em análise, onde se refere o objetivo de simplificação do regime jurídico da certificação dos inspetores, importa dar corpo a este objetivo e, em consequência, adequar e simplificar o respetivo regime, nomeadamente, no que se refere à exigência relativa habilitação de condução de veículos pesados de passageiros.

Face ao que antecede, a ANCIA apresenta seguidamente um conjunto de observações críticas sobre a proposta com o objetivo de contribuir para a melhoria das soluções constantes da Proposta de Lei.

2. CONTRIBUTOS

▪ Artigo 18.º-A (Licença de inspeção técnica de veículos)

A proposta de lei apresenta duas tipologias de licença de inspetor, a saber:

(i) Licença de tipo I, que permite ao seu titular a realização de inspeções periódicas e facultativas às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir:

(ii) Licença de tipo II, que permite aos seus titulares a realização de inspeções extraordinárias e de inspeções para atribuição de nova matrícula, às categorias de veículos para as quais possua habilitação legal válida para conduzir.

Analisada esta proposta, e sem prejuízo de melhorias a efetuar ao atual modelo e o necessário enquadramento relativo à inspeção técnica aos motociclos, parece-nos que será de manter o regime atualmente em vigor onde se prevê a existência de modelos de licenças de inspetores baseadas no tipo de inspeção e na categoria do veículo a inspecionar (Cf. artigo 2.º do Decreto-

Lei n.º 258/2003):

- Licença tipo A: habilita o seu titular a efetuar inspeções periódicas a automóveis ligeiros;
- Licença tipo B: habilita o seu titular a efetuar inspeções periódicas a automóveis ligeiros pesados e reboques com peso bruto superior a 3500 kg;
- Licença tipo C: habilita o seu titular a efetuar inspeções periódicas, inspeções extraordinárias e inspeções para atribuição de nova matrícula a automóveis ligeiros;
- Licença tipo D: habilita o seu titular a efetuar inspeções periódicas, inspeções extraordinárias e inspeções para atribuição de nova matrícula a automóveis ligeiros, pesados e reboques com peso bruto superior a 3500 kg.

Considerando a experiência colhida desde o início do exercício da atividade de inspeção técnica de veículos, e defendendo-se o princípio de estabilidade do sistema – o qual, estamos certos, encontra-se a decorrer positivamente –, não se vislumbra vantagens para a alteração proposta, antecipando-se, pelo contrário, dificuldades em vários domínios, designadamente, na transição das atuais categorias de licenças (A, B, C e D) e com diferentes níveis remuneratórios para o regime proposto (licenças tipo I e tipo II), restrição de direitos dos atuais inspetores no que se refere às inspeções a efetuar e significativo aumento dos custos associados à obrigatoriedade de habilitação legal das categorias de veículos a inspecionar.

Ou seja, e dito de outro modo, face aos atuais requisitos de acesso às licenças de inspetor onde se prevê qual a habilitação legal para cada licença, a alteração do paradigma assente na realização de inspeções às categorias de veículos para as quais o inspetor possua habilitação legal válida para conduzir irá impossibilitar os atuais inspetores de realizar determinadas inspeções, designadamente, aos veículos pesados de passageiros.

Face ao que antecede, julgamos ser de manter o quadro legal relativo aos requisitos de acesso às licenças de inspetores o qual, assente no conhecimento prático dos problemas e destinado a dar resposta a situações de crescente complexidade técnica, privilegia a experiência profissional e o exercício efetivo e prático de funções durante o período mínimo legalmente previsto para o acesso às sucessivas categorias de licenças, as quais, de um modo geral, constituem a carreira de progressão de um inspetor.

De qualquer modo, se, contra a expectativa da ANCIA, vierem efetivamente a ser introduzidas modificações neste domínio, parece-nos imprescindível que:

- em primeiro lugar, tenha lugar uma simplificação no que se refere à solução relativa à habilitação legal necessária para inspecionar determinadas categorias de veículos, designadamente aos pesados, afigurando-se desnecessário que, por exemplo, um inspetor seja obrigatoriamente titular de habilitação de condução de veículos pesados de passageiros;
- em segundo lugar, seja definido um período transitório durante o qual as licenças que, no momento da alteração legal, se encontrem válidas, continuem a produzir efeitos até ao respetivo termo, garantindo-se desse modo uma transição sem sobressaltos para o novo quadro jurídico.

Em conclusão, e atenta a panóplia de categorias de veículos, o modelo proposto afigura-se manifestamente complexo, de difícil operacionalização e sem ganhos ou vantagens para a qualidade das inspeções, ao que acresce o substancial aumento das licenças de inspetor e, em consequência, dos custos associados à sua habilitação, formação e renovação.

▪ **Artigo 18.º-B (Requisitos gerais de acesso à profissão de inspetor)**

- N.º 1, alínea a): O quadro legal em vigor (alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 258/2003, de 21 de outubro) estabelece que as licenças de inspetor possam ser obtidas por candidatos que reúnam os requisitos previstos legalmente, designadamente, habilitação escolar ao nível do 12.º ano de escolaridade ou equivalente e que inclua as disciplinas de matemática e física.

A proposta em análise deixa de exigir a formação em matemática e física que julgamos fundamental no âmbito da formação base de um inspetor técnico de veículos, pelo que entendemos que devem ser mantidos os requisitos gerais de acesso à profissão de inspetor previstos no n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 258/2003, de 21 de outubro.

Acresce que, e considerando os requisitos previstos nesta norma para obtenção da licença de inspetor, designadamente, 12.º ano de escolaridade ou equivalente, com conhecimentos relevantes sobre veículos rodoviários em área como mecânica, dinâmica, eletrónica, etc, torna-se quase impossível o recrutamento de novos inspetores, não se afigurando qual o curso/nível da escolaridade obrigatória que inclua as referidas áreas.

- N.º 1, alínea d): A proposta em análise prevê como requisito geral de acesso à profissão de inspetor possuir, pelo menos, três anos de experiência documentada ou equivalente como mentoria ou estudos documentados e formação adequada no domínio dos veículos rodoviários.

A ANCIA acompanha as propostas que se destinem a reforçar a qualificação e a experiência dos inspetores, de todo o modo, a manutenção deste requisito irá, entre outros, inviabilizar o acesso de jovens à profissão de inspetor, só podendo exercer esta profissão quem, durante 3 anos, apresente prova de experiência como mentoria ou estudos documentados e formação no domínio dos veículos rodoviários.

Não se acompanha esta proposta, devendo a mesma ser retirada como requisito de acesso à profissão de inspetor, podendo, de todo o modo, tal experiência ser valorizada no processo avaliativo do candidato.

▪ **Artigo 18.º-D (Requisitos especiais)**

- **Em geral:** De acordo com o texto proposto nesta norma, para a realização de inspeções do tipo I e tipo II, os inspetores devem, entre outros requisitos, ser titulares de carta de condução de todas as categorias de veículos a inspecionar, assim como frequentar ação de formação inicial e ação de formação específica para cada categoria de veículos.

Neste quadro – em que, apesar de estarem definidas apenas 2 tipos de licenças, as mesmas estão associadas à habilitação legal para conduzir –, num contexto em que, mesmo que não se considere a habilitação de condução das categorias A e T, existe um aumento significativo nas ações de formação (*e nos custos*) para formar no futuro um inspetor com a atual Licença D.

Acresce ao acima exposto, e a título de exemplo, o facto da habilitação de condução da categoria E (reboques) não existir de forma isolada. Na verdade, a mesma encontra-se associada à condução de outros veículos (B/C/D), o que implica, em acréscimo, que um inspetor deva estar legalmente habilitado para estas categorias (*i.e.* B+E, C+E, D+E) e, paralelamente, frequentar com aproveitamento nova ação de formação específica para cada categoria que se propõe inspecionar, num contexto em que, e nos termos do n.º 2 do artigo 20.º-J, a formação para averbamento de categorias de veículos incide, novamente, sobre as características técnicas específicas de cada veículo e a respetiva inspeção.

A este propósito, importa ainda referir que, ao contrário da perspetiva de um condutor nas diversas categorias de veículos e da circulação na via pública, em particular, dos veículos pesados de passageiros, na ótica da inspeção técnica, a exigência de habilitação legal para conduzir e, em consequência, inspecionar esta categoria de veículos, não se traduz em qualquer vantagem, quer no que se refere à parte prática, nomeadamente: (i) na deslocação

do veículo na linha de inspeção (*que não se equipara a via pública, i.e. via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público*); (ii) não se verifica, naturalmente, o transporte de passageiros; (iii) o inspetor não conduz o veículo para os efeitos do Código da Estrada, mas, pelo contrário, efetua as manobras estritamente necessárias para realizar os ensaios previstos na Lei; assim como, e no que se refere à parte teórica, (iv) a formação específica de inspetor conduz a conhecimentos a um nível e detalhe muito superior do que a relativa à habilitação legal para conduzir estes veículos.

Ou seja, e dito de outro modo, afigura-se completamente desnecessário que, por exemplo, um inspetor seja obrigatoriamente titular de habilitação de condução de veículos pesados de mercadorias e pesados de passageiros, num contexto em que, a habilitação de condução para veículos da categoria D está mais relacionada com a responsabilidade do condutor no transporte de pessoas (que não se verifica no ato da inspeção técnica) do que propriamente na sua aptidão em conduzir esta categoria de veículos.

Assim, e face ao que antecede, julga-se suficiente o requisito de habilitação de condução C+E para um inspetor realizar inspeções a pesados de passageiros, mercadorias e seus reboques, num cenário em que, face aos conteúdos programáticos relativos às respetivas habilitações de conduzir, num determinado ponto, a habilitação específica para cada uma das categorias são idênticas, ou seja, e dito de outro modo, o “saber” técnico para realizar inspeções a veículos pesados de mercadorias, de passageiros e seus reboques é transversal aos mesmos, diferindo apenas nos respetivos requisitos legais.

Neste domínio, atente-se ao disposto na Portaria n.º 221/2012, de 20 de julho, onde se refere que os Centros de Inspeção devem possuir várias linhas de inspeção que permitam uma sequência de procedimentos adequados à realização das inspeções técnicas, designadas por: i) Linha de ligeiros (com equipamento especialmente destinado a veículos ligeiros a motor e seus reboques); ii) Linha de pesados (com equipamento especialmente destinado a veículos pesados a motor e seus reboques); iii) assim como uma área de inspeção de veículos da categoria L.

Em conclusão, e defendendo a ANCIA um permanente acréscimo de rigor, assim como um elevado nível de qualificação dos inspetores, consideramos o seguinte:

(i) Para a realização da inspeção técnica a todos os veículos ligeiros, o inspetor deve estar habilitado à condução de veículos da categoria B;

(ii) Para a realização da inspeção técnica a todos os veículos pesados (passageiros, mercadorias e seus reboques,), o inspetor deve estar habilitado à condução de uma categoria destes veículos (ex: C+E);

(ii) Para a realização da inspeção técnica aos motociclos, o inspetor deve estar habilitado à condução desta categoria de veículos.

Como nota final, verifica-se que, por exemplo, para formar um inspetor do tipo I, o mesmo deverá, entre outros requisitos previstos na proposta em análise: (i) ser titular de carta de condução referente à categoria que se propõe inspecionar; (ii) frequentar ação e exame de qualificação inicial para esta tipologia de licença; (iii) frequentar ação de formação específica para cada categoria que se propõem a inspecionar; (iv) assegurar a renovação da respetiva licença e dos diversos títulos de condução, etc.

Como se vê, na formação de um inspetor técnico de veículo privilegia-se, notoriamente e sem que se alcance o objetivo e vantagem para a qualidade das inspeções técnicas, a habilitação legal para conduzir, quando, julgamos, a prioridade deveria incidir no reforço dos seus conhecimentos e competências no âmbito da automatização e digitalização do setor automóvel, em particular no que diz respeito a sistemas avançados de assistência à condução, a sistemas sem condutor, a cibersegurança, a manipulação e a fraude de características de segurança eletrónicas, quando, em sentido diverso, estamos perante um modelo que aumenta a complexidade da habilitação dos inspetores, centrando-se na habilitação legal para a condução em detrimento da experiência, do know-how e no foco da formação avançada que dê resposta ao desafios do setor.

Como acima se referiu, estamos perante um modelo manifestamente complexo, de difícil operacionalização e sem ganhos ou vantagens para a qualidade das inspeções, ao que acresce o substancial aumento das licenças de inspetor e, em consequência, dos custos associados à sua habilitação, formação e renovação.

- **N.º 1, alínea b):** Rever a redação desta norma que refere que o inspetor deve realizar ação de qualificação prevista no n.º 8 do artigo 18.º-E – este artigo tem apenas três números.
- **N.º 2, alínea c):** Rever a redação desta norma que refere que o inspetor deve frequentar ação de formação prevista no n.º 8 do artigo 18.º-E – este artigo tem apenas três números.

▪ **Artigo 18.º-F (Validade e renovação)**

- **N.º 1:** Considerando que, de acordo com o projeto em análise, os inspetores devem ser titulares de carta de condução referente à categoria que se propõem inspecionar, e considerando, ainda, que a licença de inspeção técnica de veículos é válida por um período de cinco anos, como conciliar os casos em que o prazo de renovação da carta de condução é inferior ao prazo de validade da licença de inspetor.
- **N.º 2:** De acordo com o disposto nesta norma, a renovação da licença de inspeção técnica de veículos depende do cumprimento dos requisitos nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 do artigo 18.º-B, designadamente, ser titular de carta de condução válida para a categoria B, e idoneidade para o exercício da profissão (artigo 18.º C).

Ora, e como resulta da proposta em análise (que a ANCIA não acompanha), os inspetores devem ser titulares de carta de condução referente à categoria que se propõem inspecionar, pelo que, julgamos, o requisito de renovação não poderá estar associado ao cumprimento do disposto da alínea *b)* do n.º 1 do artigo 18.º-B, que apenas refere que o inspetor deve ser titular de carta de condução válida da categoria B.

▪ **Artigo 18.º- H (Imparcialidade e independência dos inspetores no exercício da atividade)**

- **N.º 3, alínea c):** Este artigo estabelece que os inspetores em exercício de funções não podem ser proprietários, sócios, gerentes, administradores ou trabalhadores de empresas que se dediquem ao fabrico, importação, comercialização ou reparação de veículos a motor e seus reboques, bem como de equipamentos para os mesmos.

Na redação desta norma, propomos a seguinte alteração: “... bem como de equipamentos para os mesmos ou Centros de Inspeção.”

- **N.º 4:** De acordo com a redação desta norma, os inspetores assinam uma declaração, sob compromisso de honra, em como não se encontram em situação de conflito de interesses ou incompatibilidade, sendo o incumprimento desta norma imputável à entidade gestora com uma coima de 4.000 a 12.000 euros, assim como também ao inspetor.

Acompanha-se a proposta relativa à elaboração/assinatura da referida declaração, no entanto, julgamos que a mesma deverá ser elaborada e assinada pelo próprio inspetor, não podendo a entidade gestora assumir qualquer responsabilidade (coima de 4.000 a 12.000

euros!) pelo incumprimento da mesma, na medida em que estamos perante uma matéria que se encontra para além do seu controlo, domínio e conhecimento.

Dito de outro modo, as situações de conflito de interesses ou incompatibilidades do inspetor (que são do seu exclusivo conhecimento), podem alterar-se ao longo do tempo e a entidade gestora pode não ter conhecimento e, em consequência, não poderá ser responsabilizada por este facto, devendo o texto desta norma ser revisto.

- **N.º 7:** Neste número prevê-se que são nulas quaisquer orientações ou instruções da entidade empregadora que restrinjam a isenção e independência técnica dos inspetores, propondo-se a previsão de sanção (coima) para as entidades que, comprovadamente, influenciem o desempenho dos inspetores.

▪ **Artigo 19.º (Deveres dos inspetores)**

- **N.º 1:** O n.º 1 deste artigo estabelece quais os deveres dos inspetores, sendo o incumprimento desta obrigação imputável, note-se, à entidade gestora e ao inspetor (coima de 4.000 a 12.000 euros/entidade gestora e 1.500 a 3.740 euros/inspetor).

Em primeiro lugar, a ANCIA rejeita liminarmente a imputação desta responsabilidade à entidade gestora. Na verdade, a mesma não poderá ser responsabilizada pelo incumprimento dos deveres dos inspetores, designadamente, quando o inspetor não desempenhe as suas funções com isenção e imparcialidade, não cumpra todas as normas legais, regulamentares e técnicas relativas à inspeção de veículos; não esclareça os utilizadores sobre os fundamentos técnicos do resultado da inspeção, nomeadamente, sobre as consequências das deficiências, ou não use de urbanidade na sua relação com os utilizadores.

A responsabilização da entidade gestora pelos deveres dos inspetores (e seu incumprimento) trata-se, seguramente, de um equívoco, num contexto em que, em clara oposição a essa (pretendida) responsabilização, a Proposta de Lei reforça a autonomia técnica do inspetor (pessoa autorizada pelo IMT para realizar inspeções técnicas), sendo nulas - e sancionadas - quaisquer orientações ou instruções da entidade gestora que restrinjam a isenção e independência técnica dos inspetores, consagrando-se ainda que o inspetor exerce a sua profissão com independência técnica, devendo agir livre de qualquer pressão, especialmente a que resulte dos seus próprios interesses ou de influências exteriores.

De acordo com o disposto na Diretiva 2014/45/EU, de 3 de abril de 2014, os inspetores devem atuar com independência e a sua apreciação não deve ser afetada por conflitos de interesses, nomeadamente, de natureza económica ou pessoal, de modo a garantir um elevado nível de imparcialidade e de objetividade.

Nos termos da referida diretiva, não deverá existir relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções, assim como o resultado de uma inspeção não deverá ser alterado com intuítos comerciais, só podendo ser alterado pelo IMT se as conclusões que o inspetor retirar da inspeção forem manifestamente erróneas.

Neste enquadramento, verifica-se, como se disse, uma autonomia técnica reforçada do inspetor à qual deverá corresponder a efetiva responsabilização em caso de incumprimento dos seus deveres, não podendo ser (também e simultaneamente) imputável à entidade gestora o incumprimento dos deveres dos inspetores, num contexto em que a atual alínea a) do n.º 5 já sanciona os inspetores pelo incumprimento dos seus deveres com coima de 750 a 2.000 euros, verificando-se, em consequência, uma duplicação da norma sancionatória dos deveres dos inspetores.

- **N.º 2:** O n.º 2 do artigo 19 prevê que os inspetores, no desempenho efetivo das suas funções, devem utilizar a licença de inspetor, segundo modelo aprovado pelo IMT em local visível, sendo o incumprimento desta norma imputável à entidade gestora e ao inspetor (coima de 4.000 a 12.000 euros/entidade gestora e 1.500 a 3.740 euros/inspetor).

A ANCIA rejeita liminarmente esta proposta no sentido de responsabilizar o inspetor e, em particular, também e em simultâneo a entidade gestora por este facto, num contexto em que, e atento o princípio da desmaterialização previsto no artigo 32.º e a digitalização, o IMT poderá verificar a credencial no sistema informático, ou no processo individual de cadastro pessoal, equacionando-se futuros – e desnecessários – problemas com esta exigência associados ao esquecimento ou perda da credencial, etc.

Sem prejuízo do acima exposto, a referida conduta é sancionada de forma mais gravosa do que, por exemplo, a recusa de inspeção, o exercício da atividade de inspeção com inspetores não certificados, o exercício de outras atividades ou a cobrança de tarifas em valor inferior ou superior ao fixado.

▪ **Artigo 20.º (Responsáveis pela atividade de inspeção de veículos)**

- Na análise deste tema relacionado com os recursos humanos parece-nos adequado suscitar a discussão dos requisitos de acesso ao cargo de Diretor Técnico, responsável pelo cumprimento das disposições legais, técnicas e procedimentais relativas às inspeções de veículos.

Sem prejuízo do acima exposto, e considerando a elevada experiência dos atuais inspetores, colocamos à consideração as seguintes propostas:

- (i) De acordo com o quadro atualmente em vigor, o Diretor Técnico deve possuir bacharelato ou licenciatura na área da mecânica, nomeadamente em engenharia mecânica, engenharia automóvel ou similar, ou possuir experiência comprovada no exercício deste cargo de pelo menos seis (6) anos, podendo, na sua falta ou impedimento, ser designado um substituto de entre os inspetores.

Considerando a experiência do substituto do Diretor Técnico no exercício deste cargo, julgamos que importa clarificar a redação da referida norma, fazendo-se constar que o Diretor Técnico deve possuir bacharelato ou licenciatura na área da mecânica, nomeadamente em engenharia mecânica, engenharia automóvel ou similar, ou experiência comprovada no exercício deste cargo na qualidade de Diretor Técnico ou Substituto de, pelo menos, seis (6) anos.

- (ii) Paralelamente, propomos a previsão de uma formação específica para, alternativamente ao procedimento acima previsto, aceder ao cargo de Diretor Técnico, ou Diretor Técnico Substituto.

Considerando o objetivo de valorizar a experiência e know-how dos inspetores, assume elevada importância a implementação de um processo de reconhecimento das suas competências e possibilidade de progressão na carreira de inspetor, através da criação de uma formação específica para o exercício da atividade de Diretor Técnico, a qual, sendo reconhecida pelo IMT I.P., conferia a este cargo um grau de exigência compatível com a sua relevância e a crescente tecnicidade e evolução dos veículos a motor.

Na verdade, e considerando que estamos perante uma atividade em permanente evolução tecnológica e onde o conhecimento é cada vez mais um instrumento de realização pessoal e profissional, o reforço da qualificação dos inspetores deve constituir um dos principais desafios estratégicos que deve orientar as prioridades no âmbito da

revisão do regime legal na medida em que impulsiona a qualidade da atividade de inspeção técnica de veículos e, conseqüentemente, reforça o nível de segurança da circulação rodoviária.

Estamos certos de que, deste modo, os Diretores Técnicos ficarão em melhores condições de exercer a sua atividade com acrescidos níveis de qualidade e desempenho.

▪ **Artigo 20.º-H (Centros de formação)**

- **N.º 2:** Consideramos que todos os centros de formação da entidade formadora devem ser autorizados pelo IMT.

▪ **Artigo 20.º-J (Formações inicial, de averbamento de categorias e de atualização)**

- **N.º 3:** Os temas relativos à formação de atualização previstos no n.º 1 parecem-nos insuficientes e não consideram matérias relevantes para a atividade, tais como a acreditação e todas as questões associadas ao atendimento ao cliente.
- **N.º 4:** A proposta de redação desta norma refere que os conteúdos e respetivas cargas horárias referentes à formação inicial para licenças do tipo I e II e de averbamento de categorias constam de UC e/ou de UFCD e integram o CNQ, questionando-se se as ações de formação para atualização de conhecimentos ficam fora do CNQ.

▪ **Artigo 26.º (Contraordenações)**

- **N.º 1:** O exercício da atividade de inspeção técnica de veículos por entidade que não disponha de contrato válido para o efeito, nos termos do artigo 9.º, constitui contraordenação punível com coima de 1.500 a 3.740 euros ou de 10.000 a 30.000 euros, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva, considerando-se que, atenta a gravidade da conduta, a moldura sancionatória deveria ser substancialmente mais elevada.
- **N.º 2:** As contraordenações previstas nas alíneas d) a j), atenta a factualidade em causa, apresentam uma moldura sancionatória manifestamente desadequada e desproporcional face à importância e aos objetivos visados pelo regime jurídico, considerando-se que as mesmas colocam em crise os princípios da proporcionalidade, da equidade, da necessidade e da adequação, princípios constitucionalmente consagrados.
- **N.º 2, alínea d):** A nova contraordenação proposta nesta alínea refere-se ao exercício da atividade de inspeção técnica de veículos sem licença, ou sem a tipologia de inspeções ou categorias de veículos a que se referem os n.ºs 1 a 3 do artigo 18.º-A.

Sucedem que, a atual alínea b) do n.º 3 já prevê como contraordenação, imputável à entidade gestora, o exercício da atividade de inspeção com inspetores não certificados ou em incumprimento do disposto no artigo 18.º, havendo, deste modo, uma duplicação da sanção.

- **N.º 2, alínea f):** A nova contraordenação prevista nesta alínea imputa à entidade gestora o incumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 18.º-H.

Ora, o n.º 1 deste artigo prevê que os inspetores não podem inspecionar veículos da propriedade de 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. Para aferição do conflito de interesses, é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto sobre impedimentos e suspeições no Código do Procedimento Administrativo, bem como o artigo 19.º (deveres dos inspetores).

Acompanha-se a penalização desta conduta, de todo o modo, a mesma não poderá ser imputável à entidade gestora, na medida em que estamos perante uma matéria do exclusivo conhecimento e responsabilidade do próprio inspetor.

Na verdade, as situações de conflito de interesses ou incompatibilidades do inspetor (que são do seu exclusivo conhecimento) podem alterar-se ao longo do tempo, não tendo a entidade gestora a obrigação de conhecer, *a todo o tempo*, todas e quaisquer circunstâncias que levem ou possam levar a que o inspetor passe a estar numa situação de conflito de interesses ou de incompatibilidades que anteriormente não se verificava. Por essa razão, a entidade gestora não deverá ser responsabilizada por esse facto.

Acresce que, se a entidade gestora for uma pessoa coletiva, a sua responsabilização por contraordenações praticadas por um inspetor colide com a solução prevista no Regime Geral das Contraordenações e Coimas (aprovado pelo Decreto-Lei 433/92, de 27 de outubro) no que diz respeito à responsabilidade das pessoas coletivas ou equiparadas. Com efeito, o artigo 7.º, n.º 2, deste diploma determina que “[a]s pessoas coletivas ou equiparadas serão responsáveis pelas contraordenações praticadas **pelos seus órgãos** no exercício das suas funções”.

Deste modo, ao estender a responsabilidade contraordenacional das pessoas coletivas que exploram centros de inspeção por factos praticados pelos seus inspetores, o texto constante da Proposta de Lei ignora por completo o princípio estruturante do direito sancionatório de que as pessoas coletivas só respondem pelas contraordenações praticadas pelos titulares

dos seus órgãos, e não pelas contraordenações praticados pelos seus funcionários ou agentes.

Nos casos em que a entidade gestora é uma pessoa singular a situação parece-nos ainda mais grave, uma vez que, com a solução proposta, se responsabiliza uma pessoa por contraordenações praticadas por outra.

Desse modo, para além de desrazoável, a solução proposta suscita dúvidas quanto à sua constitucionalidade por violação do princípio da intransmissibilidade da pena previsto no artigo 30.º, n.º 3, da Constituição.

- **N.º 2, alínea g):** De acordo com o texto proposto, constitui contraordenação a não assinatura da declaração sobre conflito de interesses exigida pelo n.º 4 do artigo 18.º-H, propondo-se, desde já, alteração da redação desta norma para “A inexistência da declaração sobre conflito de interesses exigida pelo n.º 4 do artigo 18.º-H”.

Acompanha-se a proposta relativa à elaboração/assinatura da referida declaração, a qual, e como se propôs, deverá ser elaborada e assinada pelo próprio inspetor, não podendo a entidade gestora assumir qualquer responsabilidade (coima de 4.000 a 12.000 euros) pelo incumprimento associado a conflitos de interesses do inspetor, na medida em que, e como já se referiu, estamos perante uma matéria que não é do seu conhecimento e domínio.

Dito de outro modo, as situações de conflito de interesses ou incompatibilidades do inspetor (que são do seu exclusivo conhecimento), podem alterar ao longo do tempo e a entidade gestora pode não ter conhecimento e, em consequência, não poderá ser responsabilizada por este facto.

- **N.º 2, alínea i):** A ANCIA rejeita liminarmente a imputação à entidade gestora da violação dos deveres dos inspetores, na verdade, a mesma não poderá ser responsabilizada pelo incumprimento desta norma, designadamente, quando o inspetor não desempenhe as suas funções com isenção e imparcialidade, não cumpra todas as normas legais, regulamentares e técnicas relativas à inspeção de veículos; não esclareça os utilizadores sobre os fundamentos técnicos do resultado da inspeção, nomeadamente, sobre as consequências das deficiências, ou não use de urbanidade na sua relação com os utilizadores.

Como acima se referiu, a proposta de lei em análise reforça a autonomia técnica do inspetor (pessoa autorizada pelo IMT para realizar inspeções técnicas), sendo nulas - e sancionadas - quaisquer orientações ou instruções da entidade gestora que restrinjam a isenção e

independência técnica dos inspetores, consagrando-se ainda que o inspetor exerce a sua profissão com independência técnica, devendo agir livre de qualquer pressão, especialmente a que resulte dos seus próprios interesses ou de influências exteriores.

De acordo com o disposto na Diretiva 2014/45/EU, de 3 de abril de 2014, os inspetores devem atuar com independência e a sua apreciação não deve ser afetada por conflitos de interesse, nomeadamente de natureza económica ou pessoal, de modo a garantir um elevado nível de imparcialidade e de objetividade. Nos termos da referida diretiva, não deverá existir relação direta entre a remuneração dos inspetores e os resultados das inspeções, assim como o resultado de uma inspeção não deverá ser alterado com intuítos comerciais, só podendo ser alterado pelo IMT se as conclusões que o inspetor retirar da inspeção forem manifestamente erróneas.

Neste enquadramento, verifica-se, como se disse, uma autonomia técnica reforçada do inspetor à qual deverá corresponder o efetivo regime sancionatório em caso de incumprimento dos seus deveres, não podendo ser imputável à entidade gestora o incumprimento dos deveres dos inspetores, num contexto em que a atual alínea a) do n.º 5 já sanciona os inspetores pelo incumprimento dos seus deveres com coima de 750 a 2.000 euros, verificando-se, em consequência, uma duplicação da norma sancionatória dos deveres dos inspetores.

Por identidade de razão com o que se disse a propósito da alínea f), a solução proposta coloca as mesmas dúvidas legais e constitucionais, tanto no caso em que a entidade gestora é uma pessoa coletiva, como no caso em que a entidade gestora é uma pessoa singular.

- **N.º 2, alínea j):** O não uso de licença de inspetor durante o exercício de funções nos termos previstos no n.º 2 do artigo 19.º constitui contraordenação imputável à entidade gestora e ao inspetor.

A ANCIA rejeita liminarmente esta proposta no sentido de responsabilizar o inspetor e, em particular a entidade gestora por este facto, num contexto em que, e atento o princípio da desmaterialização previsto no artigo 32.º e a digitalização, o IMT poderá, a qualquer momento, verificar a credencial no sistema informático, ou no processo individual de cadastro pessoal, equacionando-se futuros - e desnecessários - problemas com esta exigência associados ao esquecimento ou perda da credencial, etc. Além disso, este facto não tem dignidade sancionatória.

Sem prejuízo do acima exposto, note-se que a referida conduta é sancionada de forma mais gravosa do que, por exemplo, a recusa de inspeção, o exercício da atividade de inspeção com inspetores não certificados, o exercício de outras atividades ou a cobrança de tarifas em valor inferior ou superior ao fixado.

Por fim, diga-se que a solução proposta se afasta do que parece ser, em certa medida, a vontade mais ou menos consensualizada na sociedade no que diz respeito à obrigatoriedade de pessoas, trabalhadores ou empresas terem consigo no dia a dia credenciais ou outros documentos físicos cuja consulta pelas autoridades competentes é possível por meios informáticos.

Pense-se, por exemplo, nos códigos das certidões permanentes das empresas – cuja apresentação do respetivo código de acesso online equivale à apresentação das certidões propriamente ditas –, ou, ainda, na obrigação de afixação nos veículos do dístico do seguro automóvel recentemente eliminada pela Lei n.º 32/2023, de 10 de julho, com bastante concordância por parte da sociedade civil.

- **N.º 8:** Nos termos deste número, as contraordenações previstas nas alíneas d) a j) do n.º 2, são também imputáveis ao inspetor, conduzindo a situações manifestamente desproporcionais, veja-se, a título de exemplo, a circunstância do não uso da licença (factualidade sem qualquer relevância) ser sancionado com uma coima de 1.500 a 3.740 euros ao inspetor (4.000 a 12.000 euros à entidade gestora), quando a não anotação de uma deficiência é sancionada com uma coima de 600 euros e o incumprimento dos seus deveres é punível com uma coima de 750 euros, num contexto em que, fazemos notar, estarmos perante um profissional do setor com um salário que não atingirá o valor mínimo da coima (1.500 euros).
- **Artigo 5.º (Norma transitória)**
 - **N.º 1, alínea b):** De acordo com o texto proposto, os atuais inspetores B e D ficam impedidos de realizar inspeções a autocarros se não tiverem carta de condução de pesados de passageiros a partir do momento da entrada em vigor do diploma.
 - **N.º 5:** Quando as UF e as UFCD forem conhecidas deixa de ser possível fazer formação. A conceção das UF e UFCD deve ser feita e dada a conhecer às entidades formadoras e só devem ficar disponíveis no CNQ 6 meses depois.

Este será o tempo mínimo de adaptação/transição dos cursos de acordo com as UF e as UFCD para que seja possível continuar a dar formação.

- A ANCIA, como referido anteriormente, não acompanha a proposta de alteração relativa às categorias de inspetor, defendendo o princípio da estabilidade do sistema, não se vislumbrando vantagens para proceder à sua alteração, antecipando-se (*como se disse*) dificuldades em vários domínios, designadamente, na transição das atuais categorias de licenças (*com diferentes níveis remuneratórios*), assim como restrição de direitos dos atuais inspetores no que se refere às inspeções a efetuar e o significativo aumento dos custos associados à habilitação legal exigida das categorias de veículos a inspecionar e formação.

Por último, e da maior relevância, assume elevada importância a definição de um período transitório de modo a garantir uma transição sem sobressaltos para o novo quadro jurídico.

Na verdade, considera-se, até, que a norma transitória deverá excluir os atuais inspetores das exigências relativas à habilitação legal ou, caso assim não se considere, deverá ser definido um período alargado de transição, no mínimo, de três anos, que permita a adaptação dos atuais inspetores ao novo regime, caso contrário a mesma irá provocar um vazio na atividade, na medida em que, serão raros os inspetores com habilitação legal para condução de veículos da categoria D, o que irá implicar que, de um momento para o outro, muitos Centros de Inspeção (*senão a maioria e totalidade*) não poderão realizar inspeções periódicas e/ou extraordinárias a determinadas categorias de veículos, em particular da Categoria D.

Lisboa, 14 de julho de 2023