



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
**Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares**

Ofº nº 3122/MAP -20 Abril 2010

Exma. Senhora  
Secretária-Geral da  
Assembleia da República  
Conselheira Adelina Sá Carvalho

**S/referência**

**S/comunicação de**

**N/referência**

**Data**

**ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 1748/XI/1ª**

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 002207 de 19 do corrente do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Miranda

MO



**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

*Gabinete do Ministro*

19.ABR.2010 002207

Exmo. Senhor  
Dr. André Miranda  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Ministro dos Assuntos Parlamentares  
**C/CONHECIMENTO**  
Exmº Senhor  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Secretário de Estado dos Transportes

**Assunto:** Pergunta nº 1748/XI/1ª – Do Senhor Deputado Jorge Costa e Outros (PSD)  
Alteração do Regime Jurídico dos CITV's

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar o seguinte:

**I – Do processo contencioso**

O processo legislativo de alteração do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, surge sobretudo na sequência de um procedimento contencioso instaurado pela Comissão Europeia contra o Estado Português, por alegada violação do princípio da liberdade de estabelecimento.

O referido procedimento contencioso teve a seguinte tramitação:

- a) A Comissão deu início ao procedimento, enviando ao Estado Português uma notificação para cumprir a decisão de conformação da legislação nacional com o princípio comunitário da liberdade de estabelecimento em 18 de Outubro de 2005;
- b) O Estado Português contestou os fundamentos invocados em 25 de Abril de 2006;
- c) A Comissão emitiu Parecer Fundamentado em 15 de Dezembro de 2006;
- d) O Governo Português respondeu a este Parecer Fundamentado, contestando, em 29 de Janeiro de 2007, em 11 de Janeiro de 2008;



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

e) O Governo Português, respondeu ainda, em 19 de Maio de 2008 e 14 de Maio de 2009, tendo acompanhado as suas respostas do ante-projecto de decreto-lei, que já previa a alteração do regime actual.

Através do seu Acórdão, de 22 de Outubro de 2009, o Tribunal de Justiça da União Europeia, embora não se debruçando sobre projectos legislativos, mas apenas sobre a adequação do regime vigente, condenou o Estado Português por impor restrições incompatíveis com o Tratado quanto à liberdade de estabelecimento de organismos de outros Estados-Membros que pretendam exercer em Portugal a actividade de inspecção de veículos, nomeadamente através da subordinação da concessão de autorizações ao interesse público sem que este fosse concretizado na lei, da exigência de um capital social mínimo de € 100,000,00, da limitação do objecto social das empresas e de regras de incompatibilidade aos seus sócios, gerentes e administradores.

Com a condenação, foi dado um prazo de 2 meses para que o Estado Português demonstrasse a execução da sentença. Com a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, as regras e os prazos passaram a ser mais rígidos, desaparecendo qualquer procedimento posterior à prolação da decisão condenatória e passando-se à aplicação imediata do acórdão, pelo que, considerando-se que o Estado-Membro em causa não deu cumprimento ao acórdão, há lugar ao pagamento de uma quantia fixa e/ou de uma sanção pecuniária compulsória.

No caso vertente, estava em causa o pagamento, no mínimo, de uma coima de € 2.000.000,00, e de uma sanção compulsória por cada dia de atraso desde da data do acórdão até à data do efectivo cumprimento.

A Comissão Europeia veio a considerar, em 26 de Fevereiro de 2010, que o projecto de diploma, na versão inicialmente apresentada às associações representativas do sector e que fora enviada à Comissão para consulta, embora respeitasse o acórdão citado em diversas questões, não lhe dava total cumprimento.

Face à possibilidade de execução imediata do acórdão, o Governo Português veio a elaborar novo diploma, alterando as questões consideradas desconformes, aprovando-se a alteração em 11 de Março de 2010, após confirmação da sua integral conformidade por parte da Comissão.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

Recorde-se que a posição final do Governo é aquela que resulta da aprovação de diplomas em sede de Conselho de Ministros, o que já ocorreu, como é do conhecimento público. Caso os anteprojectos de diplomas fossem considerados posições formais e imutáveis do Governo, tal seria um entrave a qualquer negociação consciente e responsável, com graves prejuízos para o Estado Português e para os destinatários dos diplomas.

#### **II – Das Alterações legislativas**

Em 2005 foram detectadas desconformidades do Decreto-Lei n.º 550/99 face ao ordenamento jurídico e jurisprudencial comunitário (o qual, nos termos da Constituição, se aplica na ordem jurídica interna), no que se refere a regras de concorrência e liberdade de estabelecimento.

Na verdade, o regime jurídico vigente sujeita a concessão de autorizações para o exercício da actividade e abertura de concursos públicos à discricionariedade da Administração e impõe critérios de acesso que restringem a livre circulação de pessoas e bens, a liberdade de estabelecimento e a concorrência.

Recorde-se que o actual regime manteve em vigor as autorizações concedidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 254/92, de 20 de Novembro, pelo que na verdade este regime já vigora, em rigor, há cerca de 17 anos.

Ao contrário do previsto na lei, ao invés de as autorizações concedidas serem meros acessos à qualidade de concorrentes em concursos públicos, tais concursos nunca chegaram a realizar-se. Assim, por diversos anos, diversas entidades mantiveram-se no mercado, com raras possibilidades de sindicância por parte do Estado no que se refere à caducidade daquelas autorizações, independentemente na sua valência.

Trata-se de algo que o Governo Português pretendeu alterar em 2005, quando foram suscitadas as dúvidas sobre a compatibilidade das regras nacionais com o direito comunitário, mas sem proceder a alterações profundas no regime geral.

Nesse sentido, o Estado Português veio a contestar, até aos dias de hoje, os argumentos da Comissão Europeia. E, por essas razões, de modo a evitar o defraudar de expectativas de particulares e a salvaguardar eventuais conflitos



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

futuros com instâncias nacionais e comunitárias, não foram concedidas novas autorizações.

Aliás, o Estado poderia ser demandado caso atribuisse autorizações com base num regime jurídico que pretendia alterar e que já estava a ser colocado em causa pelas instâncias competentes. Seria defraudar a confiança dos cidadãos no Estado.

No entanto, com um enquadramento jurídico e jurisprudencial comunitário em constante evolução foram-se desvanecendo algumas possibilidades de manter o regime jurídico vigente.

A título de exemplo, a Directiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, denominada "Directiva Serviços", impôs a obrigação de eliminar todas as barreiras existentes nas prestações de serviços na União Europeia, favorecendo o consumidor, a concorrência e a liberdade de estabelecimento, no que se refere à fixação de preços, critérios de acesso a actividades, exigências relativas a qualificações, celeridade e simplicidade de procedimentos administrativos, entre outros. Assim, e pese embora o domínio específico da actividade dos centros de inspecção técnica de veículos, a própria Comissão referiu nas suas comunicações que o Estado Português está obrigado a observar aqueles princípios, os quais decorrem directamente das normas do Tratado quanto à liberdade de estabelecimento.

Ainda assim, desde 2008 até Dezembro de 2009, o Governo Português elaborou e negociou com as associações representativas do sector um projecto legislativo, substancialmente diferente das propostas daquelas e do próprio Governo, que tinham sido discutidas entre 2005 e 2008.

Refira-se que, no âmbito do processo de elaboração do projecto legislativo, se procedeu a diversas consultas e reuniões de trabalho com as seguintes associações:

- "ANCIA - Associação Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel";
- "ANEIA - Associação Nacional das Empresas de Inspeção de Automóveis";



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

- “ATIPOV - Associação Nacional de Técnicos de Inspeção de Veículos”;
- “AIVAP - Associação de Inspectores de Veículos Automóveis de Portugal”.

O modelo apresentado pelo Estado Português baseava-se num sistema concessório de serviço público, baseado na celebração de concursos públicos para cada centro de inspeção, com a posterior celebração de contratos por 15 anos, prorrogáveis por igual período. Quanto às entidades existentes, as suas autorizações seriam convoladas em contratos de concessão, sem necessidade de procedimento concursal prévio.

Com esse projecto ficaria também cumprido o princípio determinado pela Directiva n.º 771/43/CE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, alterada pela Directiva n.º 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, no sentido de que o controlo técnico pode ser efectuado por entidades, organismos e estabelecimentos designados pelo Estado, de carácter privado, autorizados para o efeito e actuando sob a sua vigilância directa, princípio confirmado pela recente Directiva n.º 2009/40/CE, de 6 de Maio de 2009.

Até Dezembro de 2009 foram efectuadas várias reuniões de trabalho com as referidas associações, com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., e com o Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes, tendo-se chegado a diversos pontos de entendimento, designadamente quanto ao estabelecimento de tarifas fixas e à instalação com base em critérios geográficos de localização.

Refira-se que as associações em causa pretenderam sempre a manutenção pura e simples do regime vigente, sem alterações, aplicando-se as novas regras apenas a novas entidades e, na pior das hipóteses, que lhes fosse concedido o direito a celebrar contratos de concessão com a duração de 30 anos.

Em Dezembro de 2009, a Autoridade da Concorrência entendeu que os procedimentos concretamente previstos na versão do diploma apresentado às associações significavam um entrave inadmissível à liberdade de estabelecimento, violadora das regras do Tratado da União Europeia. Defende aquele organismo que a substituição de autorizações pela celebração de concursos públicos consubstancia igualmente um entrave à livre concorrência,



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

significando também um encargo oneroso para o Estado. Na verdade, contra qualquer regra razoável de concorrência, o Estado poderia estar a permitir a permanência no mercado, por 30 anos, de 80 entidades e 171 centros, inviabilizando, na prática, a entrada de novas entidades.

Ainda assim, o Governo Português enviou o projecto à Comissão Europeia para obtenção de parecer quanto à sua compatibilidade com a decisão do Tribunal de Justiça, com vista a suster a execução do acórdão. Por outro lado, o projecto de diploma foi sujeito à apreciação de vários Ministérios face à possibilidade de o diploma, tentando salvaguardar as posições jurídicas das entidades existentes no mercado, poder prejudicar o Estado e mesmo aquelas entidades.

A 26 de Fevereiro (com notificação em 3 de Março de 2010), a Comissão Europeia emitiu parecer no sentido de que o projecto apresentado pelo Governo Português não dava cumprimento ao acórdão, apesar de este não impor qualquer modelo jurídico específico ao Estado Português. Invocou a Comissão que o modelo concessório/concursal representa um entrave injustificado à liberdade de estabelecimento, representa um encargo oneroso para o Estado, não dando cumprimento aos correspondentes princípios do Tratado e no ordenamento jurídico comunitário transposto/a transpor para o ordenamento jurídico nacional.

Ou seja, apenas após a elaboração da versão inicial do diploma que era do conhecimento das associações é que o Estado Português teve conhecimento da posição da Comissão, não obstante terem sido enviadas àquela instituição de todas as versões entretanto negociadas.

Como se constata, a posição da Comissão vai no sentido de uma maior liberdade no acesso à actividade do que a posição que o Governo defendia.

Porém, também já a Autoridade da Concorrência vinha defender que um modelo concessório, que em si mesmo não representa um entrave à liberdade de estabelecimento, mas poderia no caso concreto do projecto submetido à sua apreciação sobrecarregar a Administração, levando a atrasos no desenvolvimento de procedimentos e, eventualmente, consubstanciar-se num entrave ao mercado e à liberdade de estabelecimento.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

Tendo em conta o ordenamento jurídico e a jurisprudência, nacional e comunitária, o Governo Português elaborou nova proposta legislativa, que foi comunicada às associações, para pronúncia, seguindo-se diversas reuniões de trabalho, no sentido da procura do consenso.

A nova proposta elimina a necessidade de promoção de concursos públicos, que se considera como mantendo a discricionariedade da Administração no condicionamento do mercado, mantendo-se o essencial do regime anterior.

Por outro lado, no sentido de acautelar os interesses, as expectativas e o investimento das entidades existentes no mercado, consagrou-se a possibilidade de celebração de contratos entre o Estado e qualquer interessado que se proponha aceder ao mercado, com uma duração de 10 anos, renováveis sucessivamente, sem limite temporal, desde que sujeitos à verificação permanente dos requisitos de acesso e exercício da actividade.

Desta forma, as entidades existentes acabam por ser beneficiadas, uma vez que se aproxima do regime vigente, mantendo-se uma autorização sem termo, e não impõe a realização de concursos após a caducidade daquela autorização.

Aliás, as suas autorizações são "convoladas" em contratos com o Estado, salvaguardando, com maior segurança, os direitos e os deveres das partes, com o fundamento óbvio de que o Estado tem de acautelar os investimentos efectuados, por entidades privadas, no pressuposto de um regime legal vigente.

Tal como defendem a legislação e jurisprudência europeias, os regimes jurídicos nacionais têm de permitir que qualquer entidade que cumpra os requisitos exigíveis possa exercer a actividade, não podendo estar sujeitos a critérios discricionários do Estado. Caso não cumpram os requisitos de acesso ou quando não tenham condições de sobrevivência (logo não prestando um bom serviço ao Estado e aos cidadãos), as entidades serão afastadas da actividade naturalmente.

Neste novo regime jurídico, a iniciativa parte dos cidadãos e não do Estado. Ao Estado, detentor do poder de fiscalização, cabe regular a actividade e atribuir autorizações a quem demonstre ter capacidade, "contratualizando" o serviço público prestado.





## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

Por outro lado, são introduzidos critérios de localização geográfica, durante um período transitório de cinco anos após a entrada em vigor do decreto-lei, para a instalação de novos centros de inspecção técnica de veículos.

A instalação de centros de inspecção é limitada a um por concelho, salvo naqueles cujo número de habitantes seja superior a 25 000, caso em que o número de centros de inspecção é limitado, no excedente daquela capitação, a um por cada 25 000 habitantes. Obviamente, nos concelhos em que já existam centros de inspecção e que preencham aquela capitação não serão autorizados novos centros.

Ressalve-se que o diploma não impõe a abertura de centros de inspecção, nem determina o encerramento de outros. O novo regime jurídico permite que qualquer entidade que cumpra os requisitos técnicos e de pessoal possa propor-se iniciar esta actividade económica. Assim, as populações locais, o tecido empresarial, outras entidades e o mercado avaliarão a verdadeira necessidade de abertura de novos centros.

As associações pretendiam limitar a abertura de centros a concelhos com população superior a 50 000 habitantes, sem a ressalva de abertura em concelhos em que não existam centros e com um afastamento de 20km, o que na prática eliminava qualquer possibilidade de abertura de centros de inspecção em todo o país, fechando o mercado e impedindo a liberdade de circulação, a concorrência e a liberdade de estabelecimento.

Refira-se que, quanto a este ponto, a massa crítica de concelhos com pouca população, as condições de mercado ou os critérios de sustentabilidade económica limitarão naturalmente a iniciativa privada, evitando uma explosão de número de centros de inspecção. O que não se poderá fazer, por via legislativa e à partida, é limitar a iniciativa privada. De qualquer modo, não se espera que a potencial instalação de centros de inspecção permitida por este diploma (na maior das hipóteses - duplicação) se venha a verificar, dada a reduzida dimensão da maior parte dos concelhos do país. Ainda que, numa primeira fase, possam verificar-se novos pedidos de inspecção, esses pedidos estabilizarão face às condições do mercado.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

No mesmo período transitório de adaptação, foi estabelecida a fixação de tarifas, como existe actualmente (através de portaria do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministério da Economia e da Inovação) e como defendem as associações. Quando eventualmente (findo o período transitório) se passar a um regime de tarifas máximas, a fiscalização apertada aos centros de inspecção encarregar-se-á de verificar a qualidade das inspecções, como acontece em qualquer país europeu.

Por outro lado, foi prevista a avaliação sucessiva do diploma, de forma a monitorizar e eventualmente alterar o diploma, caso se verifique que a sua aplicação pode causar prejuízos à actividade económica.

Face a esta proposta, que na verdade se apresenta mais vantajosa, aquelas associações alegaram, designadamente, que:

- a) A actividade não fica sujeita a quaisquer critérios, permitindo-se a entrada de qualquer entidade, sem qualquer requisito de capacidade;
- b) Apenas a celebração de contratos de concessão de 15 anos, renováveis uma vez, permite a sustentabilidade das empresas já existentes e a devida amortização de investimentos; e
- c) A aprovação do diploma tal como agora proposto acarreta avultados prejuízos para a actividade e uma perda de património para os centros de inspecção técnica de veículos já constituídos e a operar.

A respeito destas críticas, note-se que:

- a) Os critérios técnicos e procedimentais de acesso e de exercício da actividade são iguais aos que as entidades existentes são obrigadas hoje a cumprir, tendo sido clarificados no texto da lei, algo que não mereceu qualquer contestação;
- b) A celebração de contratos de 10 anos, sucessivamente renováveis, permite assegurar a transição das licenças sem termo existentes, mantendo-se uma posição jurídica semelhante, não implicando qualquer revogação, mas sim convalidação das actuais autorizações;
- c) Os prejuízos invocados não foram sustentados e têm em conta, a título de exemplo, práticas comerciais de aquisição de centros de inspecção ou fusão empresarial, algo que dificilmente poderá ser considerado um prejuízo a ser ressarcido pelo Estado ou que por este tenham de ser acauteladas estratégias empresariais privadas; e



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

- d) Não se opera qualquer transferência de património, pelo que, obviamente, não se opera qualquer perda de património.

Refira-se, além disso, quanto primeiro ponto, que a segurança rodoviária está garantida, não só pela diminuição da idade média do parque automóvel (designadamente, através de incentivos a renovação do mesmo), como pelo incremento da fiscalização às entidades, bem como na própria inspecção de veículos.

Aliás, refira-se que a idade média dos veículos ligeiros é de cerca de 7 anos, dos veículos pesados é de 13 anos (com tendência decrescente) e a taxa de reprovações na inspecção de veículos é aproximadamente 20%, também com tendência decrescente.

Não obstante, o próprio Estado Português alargou a actividade destas entidades, uma vez que, além das inspecções propriamente ditas, são também responsáveis pela verificação dos procedimentos relativos a filtros de partículas, transformação de veículos em todas as suas componentes, designadamente quanto a veículos eléctricos e movidos a GPL e GNC.

Quanto ao último ponto, deve notar-se que face a várias versões do projecto legislativo que nunca estabeleceram qualquer perda de património e sempre previam a manutenção no mercado das actuais entidades existentes, através da convalidação das actuais autorizações em contratos administrativos renováveis, as associações apresentem estudos que referem exactamente o contrário. Ora, por estes e outros factos podemos aferir da credibilidade, ou da falta dela, dos dados eventualmente fornecidos a quem elaborou os estudos e as conclusões a que estes chegaram.

Aliás, as entidades actualmente instaladas beneficiaram de um regime que prevê a realização de concursos públicos, muito embora estes nunca tenham sido realizados. Até 2005, o regime manteve-se igual e foi nessa data que a Comissão Europeia instou pela primeira vez o Governo Português a fazer alterações à legislação. Uma vez que o procedimento se prolongou até hoje, o mesmo foi impeditivo da alteração desta situação, já que poderiam criar-se expectativas jurídicas que teriam de ser posteriormente alteradas, dando origem a um risco de pedidos de indemnização contra o Estado.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

Esclareça-se que, apesar de existirem cerca de 80 entidades a operar no mercado, não se trata de um mercado fraccionado, uma vez que foram levadas a cabo diversas aquisições e transmissões de posições jurídicas, pelo que um conjunto reduzido de entidades detém diversas autorizações e centros de inspecções concedidas anteriormente a outras entidades.

Algumas dessas entidades já detêm quase 40% dos centros de inspecção em determinadas regiões do país, pelo que, com parecer favorável da Autoridade da Concorrência, foi estabelecido aquele tecto como sendo o limite para o número de centros de inspecção, em cada região, que cada entidade poderá deter, directa ou indirectamente.

Acresce que se contesta que se trate de uma actividade sem quaisquer problemas ou anomalias de funcionamento, sendo mesmo um caso exemplar na comunidade europeia.

Tal como as próprias associações reconheceram por diversas vezes, existem diversas anomalias no seu funcionamento e vários reportes de corrupção e infracção às regras de funcionamento, como é do conhecimento geral e amplamente publicitado, algo que se encontrava salvaguardado com a virtual impossibilidade de caducidade de autorizações.

Refira-se que, somente em 2009, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P.), efectuou mais de 1000 acções de fiscalização, que resultaram na detecção, em 20% dos casos, de anomalias de diversa ordem, designadamente técnica. A saber:

- Acções a Centros de Inspeção Técnica – 951
- Acções de fiscalização conjunta em estrada – 36
- Inspeções extraordinárias – 104

Essas acções resultaram na obrigatoriedade de restabelecimento das condições ideais, levando à suspensão da actividade dos centros de inspecção em causa.

Por isso mesmo, e para evitar a eventual falta de correspondência entre as necessidades de fiscalização e os recursos humanos necessários para o fazer, decidiu-se que o IMTT, I.P., poderá recorrer a outras entidades públicas,



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

designadamente com a colaboração de polícias municipais, para reforçar a fiscalização que está a seu cargo há vários anos.

Por outro lado, ainda que os valores referentes ao número de inspecções realizadas anualmente (de 2007 a 2009 – cerca de 15 milhões de inspecções, com ligeiros aumentos anuais) tenha uma evolução positiva ligeira, a verdade é que estas não podem ser feitas pelas mesmas entidades se não forem cumpridas as regras legais, não havendo por outro lado justificação para que não seja dada a oportunidade a outras entidades de provar que poderão prestar um melhor serviço.

Refira-se ainda que o modelo alcançado por Portugal é mais favorável do que a maioria dos países europeus:

- Espanha: Estabelecido um regime de concessões (regionais ou “autónomicas”), com critérios díspares, mas com limitações temporais;
- França: Estabelecido um regime totalmente liberalizado, baseado no livre estabelecimento e na livre iniciativa privada.
- Dinamarca: Regime totalmente liberalizado, baseado no livre estabelecimento e na livre iniciativa privada.
- Alemanha: As inspecções podem ser efectuadas por instâncias públicas ou por peritos/inspectores oficialmente reconhecidos, em centros de controlo técnico pertencentes a entidades de direito privado (TUVs), ou seja, qualquer entidade, reconhecida pelo Estado e cumprindo os requisitos legalmente estabelecidos, tem a possibilidade de aceder e exercer à actividade;
- Bélgica: Uma única empresa de capitais públicos que concessiona a actividade, em moldes semelhantes ao anterior
- Itália: O Ministro dos Transportes concessiona o serviço, apenas por 5 anos, a “oficinas de reparação de automóveis”. Depois de efectuada cada inspecção, as empresas concessionárias transmitem à entidade pública a *certificazione* da inspecção efectuada findo o período concessório;
- Reino Unido: Regime totalmente liberalizado. As inspecções, para veículos ligeiros, podem ser realizadas em oficinas de reparação automóvel (cerca de 20.000 oficinas/centros);
- Irlanda: Concessão estatal a uma única empresa privada, em que os centros são todos da mesma empresa, mas a concessão tem um prazo limitado (10 anos). No final, o estabelecimento reverte para o Estado;



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

- Suécia: O regime é semelhante com a diferença que a empresa concessionária é de capitais públicos.

Ou seja, apesar de mais liberal, o modelo português permite a celebração de contratos renováveis sucessivamente, não existindo transmissão de licença ou de património, salvo quando se verifique o incumprimento dos critérios técnicos e humanos previstos legalmente.

Acresce que, face à transposição da Directiva Serviços, e tendo em conta a jurisprudência comunitária, todos os países alteraram ou estão em vias de alterar as disposições legais que conflituem com a liberdade de estabelecimento, livre concorrência ou liberdade de circulação de pessoas, de serviços e de bens.

Por outro lado, são inexistentes quaisquer dados oficiais daqueles países ou da Comissão Europeia que indiquem que a liberalização do mercado leva à diminuição da segurança rodoviária ou da qualidade das inspecções.

Na verdade, a segurança rodoviária é primordialmente afectada pelo comportamento dos condutores (álcool, excesso de velocidade ou má condução) e condições atmosféricas ou piso, e não por questões técnicas relacionadas com a inspecção, e a qualidade desta é, sobretudo, salvaguardada pela fiscalização do Estado às condições da sua prática e pela formação dos recursos humanos técnicos e dirigentes.

Refira-se também que se estabeleceu o agravamento do regime sancionatório da prática de infracções por incumprimento das regras estabelecidas.

Em conclusão, face às diversas reuniões de trabalho tidas com as associações, antes e depois da elaboração do modelo final do projecto de diploma, afigura-se que aquelas estão na posse de todos os elementos que lhes permitem saber de cada evolução quanto ao texto do diploma, como aliás sucede em qualquer procedimento de elaboração de projectos legislativos.

Por outro lado, o regime obtido é ainda mais favorável que o regime concessório inicialmente gizado e que o estabelecido noutros países europeus (permite a sua manutenção, sem termo, no mercado), estabelecendo o período transitório de adaptação e permitindo a amortização de investimentos. Tendo



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

em conta a legislação nacional e comunitária seria inadmissível proteger o mercado artificialmente, tal como tem vindo a ser feito.

Por outro lado, mostram-se acauteladas as preocupações do Governo e que presidiram, já em 2005, ao início do processo de revisão do regime jurídico vigente:

- a) Reforçar a fiscalização, por parte do Estado, do funcionamento dos centros de inspecção;
- b) Alargar o âmbito das entidades que podem aceder ao mercado;
- c) Clarificar os requisitos de acesso e de permanência na actividade;
- d) Criar mecanismos sancionatórios reforçados em caso de incumprimento de deveres legais, na defesa da segurança rodoviária;
- e) Flexibilizar o mercado, permitindo o acesso de novos agentes e para todo o território nacional e potenciando uma maior proximidade com as populações;
- f) Melhorar os serviços prestados aos cidadãos, designadamente pela prestação de serviços com qualidade e pela disponibilização de procedimentos simples, céleres e desformalizados;
- g) Acautelar os investimentos entretanto efectuados pelas entidades existentes e aproveitando a experiência por estes adquirida;
- h) Potenciar a regulação do mercado concorrencial, em consonância com o ordenamento jurídico e jurisprudencial comunitário e nacional.

Com os melhores cumprimentos

 O CHEFE DO GABINETE

(Manuel Farto)

**SÉRGIO NUNES**

Adjunto em substituição do Chefe do Gabinete  
( Desp. 24960, Série de 13/11/2009)