



À

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS
AÇORES

COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE ECONOMIA

Rua Marcelino Lima

9901-858 HORTA

Ponta Delgada, 25 de setembro de 2023

V/Assunto: PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 95/XII – “APROVA
O REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE INSPEÇÕES TÉCNICAS DE VEÍCULOS A MOTOR E SEUS
REBOQUES E ESTABELECE OS REQUISITOS LEGAIS PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE E
FUNCIONAMENTO DOS CENTROS DE INSPEÇÃO”

Exmos. Senhores,

CENTROVIA – CENTRO DE INSPEÇÃO DE VIATURAS DOS AÇORES, LDA. (doravante CENTROVIA), pessoa
coletiva número 512 038 813, com igual número de matrícula na Conservatória do Registo Comercial de Ponta
Delgada, com sede na Canada dos Valados, Relva, com o capital social de € 5.000,00 € (cinco mil euros),
solicitada a dar parecer escrito sobre o



PROJETO, DA INICIATIVA LIBERAL, DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL QUE APROVA O REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE INSPEÇÕES TÉCNICAS DE VEÍCULOS A MOTOR E SEUS REBOQUES E ESTABELECE OS REQUISITOS LEGAIS PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE E FUNCIONAMENTO DOS CENTROS DE INSPEÇÃO (doravante Projeto)

Vem, mui respeitosamente, dizer o seguinte:

1. O Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/A, de 13 de maio, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2006/A, de 31 de outubro, adapta à Região Autónoma dos Açores o regime das inspeções técnicas de veículos. Este regime tem por base a **Prevenção Rodoviária** e a **Sustentabilidade Ambiental**.
2. Na aplicação deste regime à Região Autónoma dos Açores (RAA) importa que se tenha em consideração as suas especificidades, a dimensão do parque automóvel em cada uma das nove Ilhas, os meios humanos especializados disponíveis, e que a mesma contribua, cumprindo os seus princípios basilares, para servir de forma adequada e eficaz as populações das diversas ilhas e promover a atratividade para o aparecimento de *players* no mercado de cada uma destas ilhas.
3. Importa, igualmente, uma eficaz fiscalização da atividade desenvolvida onde impere, entre outros, o **rigor técnico** e o **princípio da imparcialidade** do prestador do serviço, conforme o previsto na alínea k) do art.º 55 do Código dos Contratos Públicos (incompatibilidades com atividades conexas e que possam pôr em causa o princípio da imparcialidade).
4. Neste sentido, importa clarificar o articulado do Projeto, referente ao exercício da atividade (Artº 7º), pois tal atividade não deverá ser desempenhada por empresas com interesses diretos/indiretos no seu objeto (oficinas de reparação, por ex.).
5. Num território composto por nove ilhas, descontinuado geograficamente, a incompatibilidade referida no art.º 38º tem enquadramento no modelo de Centro de Inspeção Tipo C, definido na Norma ISO 17020 (norma que suporta o Sistema de Gestão da Qualidade da Atividade de Inspeção Técnica de Veículos, sendo que a não obtenção da respetiva Acreditação inviabiliza a atribuição de autorização de



- funcionamento por parte da entidade reguladora). Para dar resposta a esta particularidade foi implementado um procedimento, devidamente autorizado pela entidade reguladora, que mitiga eventuais infrações decorrentes deste tipo de incompatibilidade, sendo totalmente consentâneo com o rigor técnico e imparcialidade que se pretende.
6. A concorrência de mercado nesta atividade tem demonstrado uma perda de rigor técnico nas inspeções de veículos, evidenciada pela significativa diferença no valor das Taxas de Reprovação entre os centros de inspeção da Região Autónoma dos Açores (RAA) e de Portugal Continental, pervertendo o princípio essencial de assegurar a segurança rodoviária e a proteção de pessoas e do Ambiente e, conseqüentemente, a diminuição do contributo desta atividade na redução da sinistralidade automóvel.
 7. Aliás, diga-se em bom rigor que o diploma atualmente em vigor não tem qualquer limitação à entrada de *players* concorrentes, pelo que, neste ponto, a atual proposta vem limitar a concorrência.
 8. Os recursos humanos técnicos (inspetores de veículos) disponíveis para prestar serviço na RAA é exíguo, sendo a qualificação de potenciais interessados dificultada pelo número reduzido de entidades acreditadas para o efeito, acrescido do facto das mesmas se encontrarem todas fora da RAA.
 9. O proposto no n.º 2 do art.º 17.º da proposta em assunto indica que um *inspetor só poderá realizar inspeções ao fim de 3 anos de experiência*, o que iria agravar ainda mais a dificuldade acima apresentada na qualificação de inspetores.
 10. O requisito de inspetor com 3 anos de experiência para qualificação como Diretor Técnico merece a nossa concordância atendendo à responsabilidade desta função. Contudo, de acordo com a definição de Diretor Técnico que consta na alínea g), do n.º 2 do art.º 3.º, o mesmo não se poderá afirmar quando se atribuiu a essa mesma função a gestão do Sistema de Gestão da Qualidade e as relações institucionais relacionadas com o Contrato de Gestão, atendendo à diferente tipologia de requisitos de qualificação e de aptidão adequados a estes cargos.



11. Existem dois (2) tipos de categorias de Centros de Inspeção: Tipo A e Tipo B. A regulamentação aplicável em Portugal Continental permite a abertura de ambas as categorias de Centros de Inspeção pelo que, sendo um dos pressupostos da revisão do atual quadro legal da atividade de inspeção técnica de veículos a uniformização com a realidade Nacional, o disposto no n.º 1 do art.º 11º é um contrassenso ao impor que os centros na RAA sejam unicamente do Tipo B.
12. Note-se que o investimento na abertura de um Centro de Inspeção Tipo B é avultado, sendo o retorno do mesmo de difícil realização, atendendo ao reduzido parque de veículos sujeito a estes tipos de inspeção (inspeção extraordinária e inspeção para atribuição de matrícula). Na RAA este cenário agrava-se, significativamente, na implementação deste tipo de serviço em todas as suas Ilhas.
13. O proposto n.º 2, do art.º 18º, respeitante à existência de *centros móveis, de forma transitória até à entrada em funcionamento de um centro fixo, obriga a que a sua abertura se materialize em metade dos dias úteis de cada mês* denota uma eventual incorreta avaliação da dimensão, a curto e médio prazo, do parque automóvel em cada uma das ilhas.
14. Atualmente, a elaboração do Plano de Deslocação dos Centros Móveis rege-se pelo cumprimento dos seguintes pressupostos: Número de inspeções permitidas por inspetor/dia e Número de inspeções efetuadas em período homólogo/centro de inspeção, sendo que, em algumas situações, o número de dias definido é superior ao necessário.
15. Esta exigência, em algumas ilhas, pode conduzir ao desinteresse de *players* na prestação deste serviço atendendo aos montantes elevados de investimento que acarreta face à exiguidade do parque automóvel.
16. Outro fator que porá em causa a viabilidade económica e financeira de qualquer potencial candidato será o seguinte – “...nenhuma entidade gestora, individual ou mediante participação direta ou indireta noutras entidades, pode exercer a atividade de inspeção em mais de 30% dos centros de inspeção em funcionamento na mesma ilha.” (art.º 21º).



17. Diga-se, ainda, se a possibilidade, prevista no Art.º 18 do Projeto, de funcionamento, de forma transitória, de centros móveis nos concelhos que não disponham de um centro fixo, não for coadjuvada por uma ligação funcional destes a um centro fixo, poderá revelar-se limitadora no apoio técnico/administrativo aos cidadãos utilizadores deste serviço.
18. O n.º 3 do Art.º 18.º do Projeto parece indiciar a pretensão de existência de centros fixos em todos os concelhos. Ora, se tal situação é difícil de verificar-se em todas as Ilhas, o que dizer em relação a todos os concelhos.
19. Em jeito de conclusão, somos forçados a dizer que muitas das pretensões constantes do Projeto demonstram um desfasado conhecimento da atual relação oferta / procura do mercado e um desconhecimento do adequado funcionamento do sector, contribuindo para uma eventual degradação de rigor técnico do mesmo.

De V. Exas,

Atentamente

CENTROVIA – CENTRO DE INSPECÇÃO DE VIATURAS DOS AÇORES, LDA.

