



Questões Prementes à Volta da Inspeção Obrigatória de Viaturas

Uma análise do CIP mostra que a inspeção obrigatória de viaturas não é legal porque nunca houve um Despacho Ministerial a marcar a data do seu início

1. Início da inspeção obrigatória de viaturas é ilegal

O início da inspeção obrigatória de viaturas em Moçambique, no passado mês de Fevereiro, parece estar ferido de ilegalidade. Esta é uma das conclusões de uma análise do Centro de Integridade Pública (CIP) à legislação que enquadra o processo. O principal aspecto ilegal tem a ver com a falta de publicação, em Boletim da República (BR), do Despacho Ministerial relevante que fixa a data do início do processo, marcada para 1 de Fevereiro de 2010. Por norma, diplomas ministeriais dessa natureza, para terem poder vinculativo, devem ser publicados em BR, mas não foi o caso. O artigo 11 do Regulamento das Inspeções Periódicas Obrigatórias aos Veículos Automóveis e Reboques, aprovado pelo Diploma Ministerial n.º 56/2003 de 28 de Maio – BR de 28 de Maio de 2003, indica que “o Ministro dos Transportes e Comunicações determinará por despacho a data do início das inspeções”.

Uma consulta aturada do CIP ao boletim oficial do Estado concluiu que nunca foi publicado, naquele suporte, despacho dando conta do início das inspeções. Para dissipar as nossas dúvidas, dirigimo-nos esta semana ao Instituto Nacional de Viação (INAV) solicitando toda a legislação atinente à introdução das inspeções, publicadas em BR. Foi-nos fornecida toda a legislação relevante publicada em BR, mas quanto ao Despacho do Ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Zucula, declarando a data do início das inspeções, o único documento apresentado é um “despacho” que se parece com uma circular interna. Esse “despacho”, datado de 22 de Dezembro de 2009, contém efectivamente a data de 1 de Fevereiro como sendo a do início das inspeções e é assinado

pelo Ministro. Uma fonte do INAV disse-nos que o entendimento da instituição era que aquele despacho interno, mesmo não tendo sido publicado em BR, era suficiente para que as inspeções iniciassem. Mas diversos pareceres jurídicos obtidos pelo CIP, garantem que, não tendo sido publicado em BR, ele não tem poder vinculativo.

O que quer dizer que os cidadãos não são obrigados a cumprí-lo.

A publicação em BR deste tipo de diplomas é uma exigência legal. Muitos ministérios, para se furtarem a armadilhas como atrasos de publicação pela Imprensa Nacional, têm enviado os despachos para esta instituição com meses de antecedência à data em que a nova norma entra em vigor. Por outro lado, optam também por publicar nos principais meios de comunicação social, alertando o público. Aparentemente, o MTC negligenciou estas saídas. No INAV também não havia a certeza se esse “despacho” de Zucula tinha sido publicado no Jornal Notícias, que habitualmente suporta os anúncios de entidades oficiais. A informação pública sobre o início das inspeções foi dada pelo INAV. Só esta semana é que o Ministro Paulo Zucula apareceu na imprensa a reafirmar a irreversibilidade do processo.

2. Tarifas cobradas por cada inspeção também são ilegais

Outro documento legal que devia ter sido publicado em BR, mas não foi, é o Diploma Conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e das Finanças a estabelecer as tarifas que as concessionárias devem cobrar aos proprietários de viaturas. As concessionárias estão a aplicar uma tarifa de 600,00 Mts. O Regulamento de Concessão de Exploração do Serviço de Inspeção de Veículos Automóveis e Reboques (Diploma Ministerial nº38/2003, de 2 de Abril, Ministério do Plano e Finanças e Ministério dos Transportes e Comunicações), no seu artigo 7, estabelece que “as tarifas a cobrar pelas concessionárias bem como a sua actualização deverão ser aprovados por diploma conjunto dos Ministros dos Transportes e Comunicações e do Plano e Finanças”. Este diploma conjunto marcando as tarifas ainda não foi publicado em Boletim da República, não se sabendo por isso com que base é que as concessionárias estão a cobrar as tarifas aos utentes.

3. Terão os centros de inspecções sido devidamente oficializados?

Outras questões que se colocam tem a ver com a entrada em funcionamento dos centros de inspecção. O Decreto 11/2002, de 28 de Maio, que faz alterações ao artigo 36 do Código de Estrada para clarificar dúvidas relativamente à actividade de inspecção de veículos automóveis e reboques, estabelece que a inspecção é um serviço da competência do Estado, exercida pelo Instituto Nacional de Viação (INAV), **podendo ser objecto de concessão**. No caso das inspecções serem realizadas por concessionárias, ser-lhes-á para o efeito cobrada uma taxa até ao limite de 10 por cento da sua receita anual, que se destinará também para custear as despesas resultantes da fiscalização da concessão e acções de promoção e implementação da segurança rodoviária.

A legislação estabelece que “os demais aspectos regulamentares das inspecções periódicas serão determinados por diploma do Ministro dos Transportes e Comunicações” e que os demais aspectos regulamentares relacionados com A CONCESSÃO serão determinados por diploma conjunto dos Ministros do Plano e Finanças e dos Transportes e Comunicações.

Mas, tal como relativamente ao início das inspecções e às tarifas cobradas, não encontramos nenhum diploma legal que regulamenta “os demais aspectos relacionados com as inspecções”; por outro lado, a concessão começou a funcionar sem que tenha sido publicado o Diploma Legal relevante, tal como é exigido pelo Código da Estrada; e também nunca foi publicado em Boletim da República qualquer informação sobre a adjudicação das concessões às empresas que venceram os concursos promovidos pelo INAV.

A legislação diz que os “Centros de Inspeção são instalações devidamente autorizadas pelo Instituto Nacional de Viação onde se realizam inspecções” e clarifica que “Concessão é o direito através do qual o Instituto Nacional de Viação concede a uma entidade pública ou privada a exploração de serviços públicos de inspecção de veículos”. Tratando-se de serviços de competência do Estado, a sua concessão a privados deve ser publicada em BR. Quando estivemos no INAV, foram-nos mostrados documentos do concurso público, devidamente visados pelo Tribunal Administrativo, mas nada que comprove que a atribuição das concessões foi publicada em BR.

4.Sobre o incumprimento do regulamento relevante

A realização de Inspeções Periódicas Obrigatórias aos Veículos Automóveis e Reboques é regulado pelo Diploma Ministerial n.º 56/2003 de 28 de Maio – BR de 28 de Maio de 2003. No seu artigo 10, que versa sobre “Veículos com deficiências ou irregularidades”, que diz, no número 1, que “o veículo não aprovado cujas deficiências ou irregularidades não afectem as suas condições de segurança será autorizado a transitar do local de inspecção até ao local de estacionamento ou reparação”; acrescenta no número 2 que “o veículo não aprovado cujas deficiências ou irregularidades afectem as suas condições de segurança será autorizado a movimentar-se apenas a reboque do centro de inspecção até ao local de estacionamento ou reparação”.

Mas, de acordo com dados em nosso poder, estas determinações não estão a ser cumpridas. Ao invés, estão a ser dados 30 dias para que as viaturas – podendo circular – tenham as deficiências detectadas já corrigidas. Mas isso viola o diploma legal. Em nosso entender, o objectivo da lei é claro: ou as viaturas têm condições e podem circular ou as viaturas não têm condições e não podem circular. Ninguém (exceptuando os transportes públicos) é obrigado a reparar a viatura em nenhum prazo.

5.Sobre a inspecção como uma apreciação subjectiva e outras questões legais

De acordo com a legislação, as viaturas têm que estar nas condições determinadas pelo Código da Estrada e pelo Regulamento do Código da Estrada, o primeiro aprovado pelo equivalente a um Decreto e o segundo aprovado por um Diploma Legislativo (colonial) mas que tem sido sempre alterado por um Decreto do Conselho de Ministros, já que foi essa a equivalência que foi dada.

Ambos os diplomas legais, com as alterações que têm sido aprovadas, prevêm: Peso bruto dos veículos e reboques, dimensões máximas, iluminação, Travões, rodados; pneumáticos; indicadores de mudança de direcção e órgãos de direcção e manobra; instrumento acústico; um espelho retrovisor, um indicador de velocidades, pára-brisas e um limpador do pára-brisa; motores (escape), portas e janelas.

As características técnicas que os elementos acima mencionados devem obedecer estão fixadas no Código e Regulamento do Código da Estrada. Assim, não pode, juridicamente, um Diploma Ministerial vir exigir que a viatura possua características ou acessórios a mais do que os que estão fixados naqueles diplomas legais, nem fixar parâmetros subjectivos que não estão fixados naqueles diplomas legais.

Mas, não é isso que acontece. Por exemplo, o Regulamento das Inspeções Periódicas exige que as viaturas tenham: um sistema de antiembaciamento de espelhos retrovisores, “lava-vidros”, fechos e dispositivo anti-roubo e palas de sol. Mas tais características e condições não são exigidas por nenhum daqueles diplomas legais. Nalguns casos, as exigências técnicas fixadas no Regulamento das Inspeções Periódicas não coincidem com as constantes no Código da Estrada e seu Regulamento ou em outros diplomas avulsos de igual hierarquia. Um exemplo é a característica “eficiência do sistema de travagem”.

Em muitos casos, a inspecção e o apuramento de uma característica técnica é feita através de uma apreciação totalmente subjectiva, sem qualquer indicador de apreciação objectiva. Por exemplo, e mais grave, existem várias destas “deficiências” subjectivas que podem levar à “reprovação” de um veículo.

Ei-las:

- a) Quantidade **insuficiente** de fluído de travões
- b) Tempo de resposta do travão **demasiado longo** numa das rodas
- c) Palas de sol **deterioradas** com **funcionamento deficiente** (!!!)
- d) Vidros do pára-brisas, laterais e da retaguarda com fissuras **ou outras deficiências**
- e) Espelhos retrovisores **deteriorados**
- f) Sistema de antiembaciamento **defeituoso** dos espelhos retrovisores (???)
- g) Fixação / regulação **deficiente** dos espelhos retrovisores
- h) Fixação **deficiente** do limpador pára-brisas
- i) Funcionamento **deficiente** do lava-vidros (!!)
- j) Ópticas ou vidros dos faróis com **deficiências** ou partidos
- k) **Mau estado** do interruptor dos faróis (!!)
- l) Fixação **deficiente** dos interruptores dos faróis

- m) Montagem **deficiente** do escape
- n) Fixação **deficiente** do cinto de segurança
- o) Sistema de recuperação automática **deficiente** do cinto de segurança
- p) Funcionamento **deficiente** dos fechos e dispositivos anti-roubo!!!!
- q) Elementos reflectores de triângulo em **mau estado**
- r) Sistema de fixação **deficiente** do triângulo
- s) Intensidade sonora **excessiva** (da buzina)

6. Questões suscitadas pela operacionalização da legislação que introduz as inspecções em Moçambique

A inspecção obrigatória de viaturas foi introduzida através do Artigo 36 do Código da Estrada (alterado em 2002, pelo Decreto 11/2002 de 28 de Maio – BR 21, 1ª Série, 28 de Maio de 2002, Suplemento). As inspecções aos veículos automóveis podem ser ordinárias ou extraordinárias. Dizem-se ordinárias a **inspecção inicial necessária para a matrícula do veículo** e as inspecções periódicas obrigatórias. São extraordinárias as inspecções requeridas pelos proprietários dos veículos ou as determinadas pelo Instituto Nacional de Viação ou pela Polícia de Trânsito, a fim de verificar as condições de segurança ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pelo presente código.

As questões que colocamos são as seguintes:

- *Porque é que, até hoje, legalmente, não há inspecções iniciais para a matrícula do veículo?*
- *Porque é que se começou a actividade de inspecção pela inspecção de viaturas em circulação e não por aquelas a quem é necessário atribuir matrícula?*

De acordo com a legislação, todos os veículos automóveis devem ser objecto da inspecção periódica obrigatória; a legislação também estabelece que a aprovação do veículo em inspecção periódica será certificada por uma vinheta que deverá ser colocada no canto superior direito do vidro pára-brisas do veículo inspecionado e por uma ficha entregue ao respectivo proprietário; a Lei acrescenta que se o veículo não for aprovado, e as deficiências ou irregularidades que determinaram a reprovação não afectarem as condições de segurança do veículo, este será autorizado a transitar até ao local de estacionamento ou reparação. Por outro lado, se o veículo não for aprovado, e as deficiências ou irregularidades que ditaram a reprovação afectarem as condições de segurança do veículo, este só

sairá a reboque do Centro de Inspeção ao local de estacionamento ou reparação. Não poderão ainda transitar os automóveis empregados em transportes públicos de passageiros que não ofereçam o indispensável conforto. (*Ver: artigo do Regulamento de Inspeções que determina exactamente a mesma coisa*).

A questão que colocamos é a seguinte:

- *Com que base legal é que os Centros de Inspeção estão a dar um prazo de 30 dias para se proceder às reparações, podendo, enquanto isso, a viatura circular?*

Para mais informações contacte:

CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
CENTER FOR PUBLIC INTEGRITY
Boa Governação-Transparência-Integridade
Good Governance-Transparency-Integrity
Rua Frente de Libertação de Moçambique (ex-Pereira do Lago), 354, r/c.
Tel: 00 258 21 492335
Fax:00 258 21 492340
Caixa Postal:3266
Email:cipmoz@tvcabo.co.mz
www.cip.org.mz
Maputo-MOCAMBIQUE