

De: [ANIECA - Presidente](#)
Para: [Comissão 5ª - COF XIV](#)
Cc: ["ANIECA | Diretor de Serviços"](#)
Assunto: Proposta OE 2022 - Setor do Ensino da Condução Automóvel
Data: 14 de setembro de 2021 18:39:02
Anexos: [ANIECA-Proposta OE 2022.docx](#)

5cof@ar.parlamento.pt

Exmo. Senhor Presidente
Comissão de Orçamento e Finanças

A Direção da ANIECA – Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel tem a honra de enviar a Vª Exas o texto, em anexo, da Proposta do setor do ensino da Condução Automóvel, para ser considerada no Orçamento do Estado de 2022, relativa à inclusão dos veículos licenciados para o ensino da condução automóvel, com averbamento de “adaptado a instrução”, no elenco dos veículos isentos de IUC e, também, à alteração da dedução de 50% do IVA nos combustíveis utilizados nos mesmos veículos para o regime totalmente dedutível.

Esta Proposta foi enviada à CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, a fim de ser apresentada ao Conselho Nacional das Confederações Patronais (CNCP) para efeitos de submissão à Assembleia da República, da qual se aguardará a competente aprovação, por constituir um importante meio de apoio a micro e pequenas empresas do setor e aos candidatos à obtenção da carta de condução.

Com os melhores cumprimentos e elevada consideração.

O Presidente da Direção
Fernando Santos



Proposta
Orçamento de Estado de 2022
(Área Fiscal)

Na sequência da Circular nº 118/2021 e em cumprimento do solicitado, a ANIECA – Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel, vem, por este meio, apresentar a sua proposta relativamente ao sector do Ensino da Condução Automóvel.

Exposição de motivos

A ANIECA – Associação Nacional de Escolas de Condução Automóvel, constituída em 1960, é uma associação empresarial, na qual podem inscrever-se como associados todas as pessoas singulares ou coletivas que no Continente, Açores e Madeira, se dediquem à atividade do ensino de condução e formação de condutores.

A ANIECA representa cerca de 80% das Escolas de Condução Automóvel existentes no Continente e Regiões Autónomas.

A ANIECA tem por fim, nomeadamente:

- Defender os direitos e interesses dos seus associados, representando-os junto da Administração Pública e demais entidades competentes, nomeadamente através da participação na definição de normas adequadas à atividade, emissão de pareceres e apresentação de sugestões
- Estabelecer protocolos e parcerias com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, de interesse para a realização dos fins associativos;
- Promover a negociação coletiva com as organizações sindicais do setor, celebrando contratos ou acordos coletivos de trabalho e defender a sua execução;
- Promover ações que se enquadrem no desenvolvimento geral das atividades dos seus associados, quer mediante a organização ou patrocínio de cursos de formação, de atualização e de aperfeiçoamento profissional, quer participando em cursos, seminários e congressos, nacionais ou internacionais, que visem os mesmos objetivos;
- Desenvolver ações no sentido de dotar a ANIECA dos meios técnicos, económicos e culturais que permitam a sua permanente adaptação às exigências do regime jurídico do ensino da condução automóvel, dos exames de condução, da circulação e segurança rodoviária e da formação profissional;
- Incentivar práticas de solidariedade profissional entre os associados, tornando-os conscientes dos benefícios da colaboração no âmbito da sua atividade



Nestes termos, e de acordo com os fins acima referidos, a ANIECA vem sugerir que sejam adotadas medidas com vista à isenção de IUC (Imposto único de Circulação) e dedução do IVA (Imposto sobre o Valor Acrescentado) nos combustíveis utilizáveis nos veículos licenciados para o ensino da condução e exame com averbamento de “Adaptado a instrução” relativamente ao sector que representa, medidas que considera fundamentais para a viabilização e subsistência do sector, como se passa a demonstrar:

I. A importância do ensino de condução automóvel na atualidade

A formação e o ensino de condução assumem um papel de elevada relevância na sociedade moderna, na medida em que a obtenção da carta de condução proporciona a circulação e mobilidade de todos os cidadãos, a qual contribui obrigatoriamente, entre outras, para o incremento e promoção da economia, desenvolvimento do mercado de trabalho, promoção das relações sociais.

Assim, atualmente, a carta de condução:

- Facilita e possibilita o acesso a uma maior variedade e a um maior número de empregos;
- Facilita e possibilita a mobilização de pessoas para regiões situadas no interior do país, ou zonas em que a rede de transportes públicos ainda se mostra deficiente;
- Promove o desenvolvimento da economia;
- Promove as relações sociais.

De facto, e de acordo com o acima exposto, salienta-se que a atividade exercida pela ANIECA e pelas suas associadas é manifestamente uma atividade de utilidade pública.

É inquestionável que as Escolas de Condução, assumem um papel determinante na sociedade atual, justificando-se a adoção de medidas de incentivo ou de atribuição de apoios por parte do Governo a este sector, o qual tem sido confrontado com graves dificuldades financeiras nos últimos anos, dificuldades estas que se agudizaram em resultado da pandemia causada pela doença Covid-19.

II. Estrutura de custos das Escolas de Condução

Para cabal compreensão da presente proposta, importa, antes de mais, atentar na estrutura de custos das Escolas de Condução.

Assim, em termos gerais, uma escola de condução deverá lecionar aulas teóricas e aulas práticas de condução, o que implica que as aulas teóricas sejam ministradas em instalações próprias ou arrendadas e que as aulas práticas sejam ministradas em veículos licenciados para o ensino da condução e exame com averbamento de “Adaptado a instrução”.



Os custos inerentes ao exercício da atividade, poderão resumir-se da seguinte forma:

- Encargos com pessoal, nomeadamente, salários, seguros, encargos sociais e medicina no trabalho;
- Encargos com as instalações, nomeadamente, rendas, manutenção, impostos, condomínios e despesas de água e luz
- Encargos com os veículos licenciados para o ensino da condução e exame com averbamento de “Adaptado a instrução”, nomeadamente, manutenção, impostos, despesas com combustíveis e seguros.

As fontes de receita das Escolas de Condução assentam essencialmente nos valores que cobram aos seus alunos, não beneficiando as mesmas, neste momento, de quaisquer subsídios ou apoios do Estado de relevo.

III. Dificuldades financeiras no sector de ensino de condução e o impacto da pandemia

As Escolas de Condução cobrem todo o território nacional continental e das Regiões Autónomas e são, na quase totalidade, microempresas em situação económica e financeira difícil.

As dificuldades financeiras e económicas das Escolas de Condução já se verificavam, a vários níveis, muito antes da crise decorrente da pandemia.

Com efeito, a crise económica e financeira sentida a nível mundial e que teve particular impacto no nosso país, a partir de 2008/ 2009, teve um efeito devastador ao nível do consumo.

De um modo geral as famílias perderam poder de compra canalizando os seus rendimentos para bens essenciais.

A obtenção da carta de condução é sem dúvida fundamental na sociedade atual, como já se viu, até para efeitos de emprego.

Pelo que, para ir ao encontro das necessidades dos seus potenciais alunos e para evitar a perda de inscrições as escolas viram-se forçadas a ajustar os preços praticados no exercício da sua atividade. Caso não procedessem deste modo a sua atividade podia ficar irremediavelmente comprometida.

As quebras de faturação não tardaram a fazer sentir-se e, conseqüentemente as dificuldades financeiras.



Compreende-se que assim seja face á estrutura de custos *supra* referenciada.

As dificuldades económicas agravaram-se ainda devido:

- Aos aumentos constantes e significativos dos combustíveis em Portugal;
- Aos custos / despesas elevadas com a aquisição e manutenção de veículos;
- À elevada carga fiscal que têm de suportar.

A atual pandemia do Covid-19 só veio agravar e evidenciar a difícil situação vivida no sector.

Convém salientar, que a maioria das escolas apresenta uma estrutura familiar e que nos últimos anos os preços cobrados pelo ensino da condução automóvel foram substancialmente reduzidos.

Como é do conhecimento geral, a situação pandémica sem precedentes afetou gravemente todos os setores, em especial o sector das Escolas de Condução.

Em virtude da pandemia foram adotadas, a partir de março de 2020, no âmbito dos vários regimes do Estado de Emergência, um conjunto de medidas excecionais de natureza restritiva e preventiva de combate à pandemia.

Assim, no âmbito das medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do Covid-19, o Despacho n.º 3301-B/2020 de 15 de março, determinou a suspensão do ensino da condução, quer teórico quer prático, ministrado pelas Escolas de Condução.

Face à evolução da propagação da pandemia Covid-19, em 15 de janeiro de 2021, o Governo viu-se novamente confrontado com a necessidade de adotar medidas restritivas de forma a conter a transmissão do vírus, recuperando soluções já adotadas durante os meses de março e abril de 2020.

Estas medidas implicaram, novamente, a suspensão de atividades e encerramento de instalações e estabelecimentos que desenvolvam atividades educativas e formativas (v.g. Escolas de Condução).

Com efeito, em virtude das medidas restritivas adotadas pelo Governo, as Escolas de Condução viram-se obrigadas, por duas vezes, a proceder ao encerramento total e temporário da sua atividade em todos os estabelecimentos utilizados para esse efeito.

Durante os períodos de suspensão da atividade, as Escolas de Condução viram-se confrontadas com uma quebra substancial das suas receitas, a qual se ficou a dever, nomeadamente ao facto de não existirem novas inscrições, de terem ocorrido desistências dos cursos iniciados e de



alguns dos seus alunos terem deixado de liquidar as mensalidades devidas pela frequência das aulas.

Ainda assim, continuaram a ter de suportar encargos com imóveis, com as seus veículos e com os trabalhadores ao seu serviço.

Por estes motivos, é incontestável o impacto económico e os efeitos que as medidas e restrições em questão tiveram na atividade das Escolas de Condução.

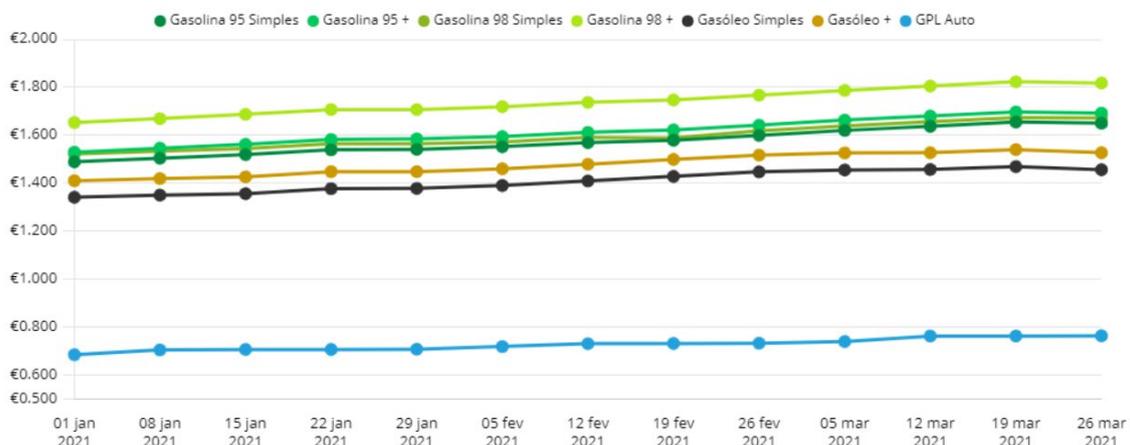
IV. O preço dos combustíveis

No que diz respeito aos combustíveis é do conhecimento público e notório que nos últimos anos o respetivo preço veio a agravar-se.

Verifica-se que o valor dos combustíveis em Portugal tem vindo a sofrer, ao longo dos anos, sucessivos aumentos.

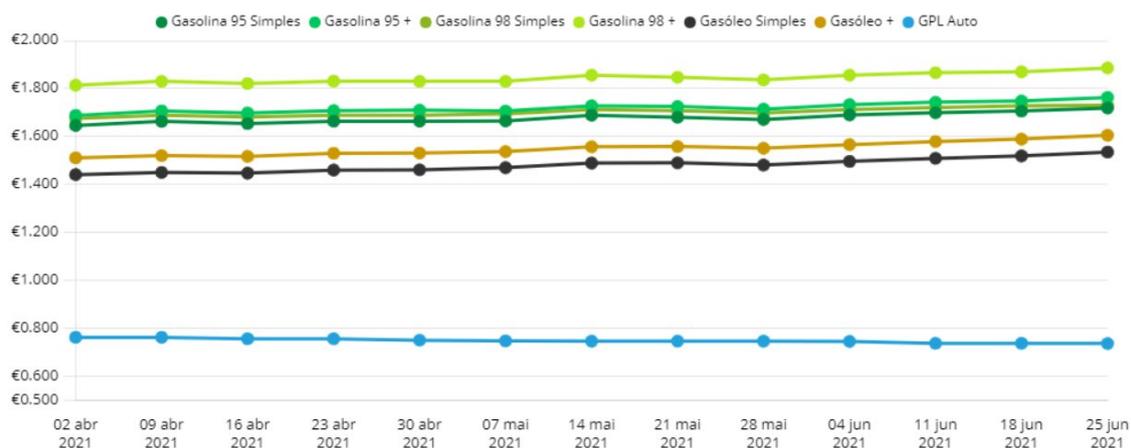
Vejam-se as diferenças do valor dos combustíveis (gasóleo e gasolina), no primeiro e segundo trimestre do ano de 2021, respetivamente:

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL CONTINENTAL





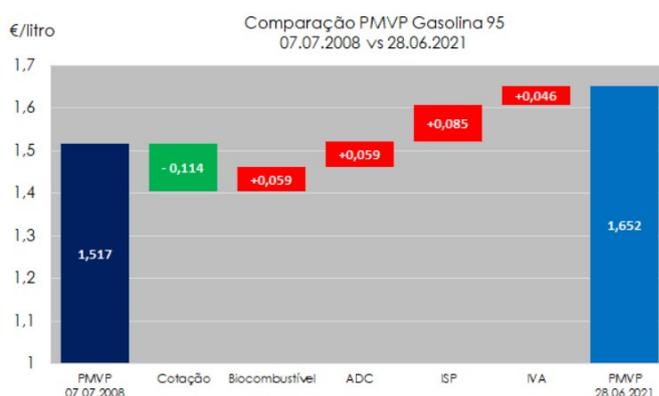
EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL CONTINENTAL

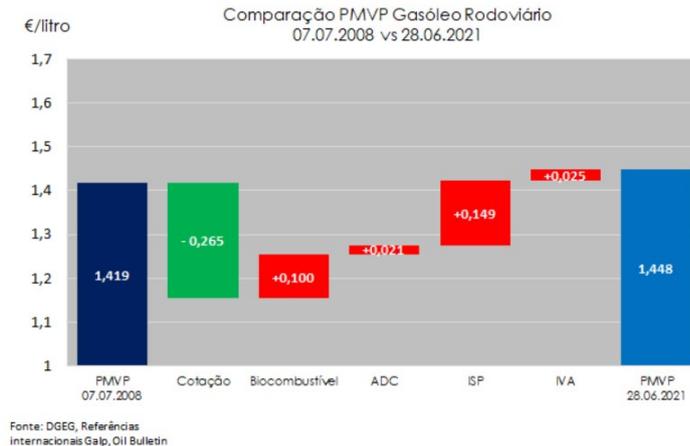


Quanto ao atual preço dos combustíveis, a Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas (APETRO) referiu que o mesmo se deve à incorporação de biocombustíveis e, sobretudo à carga fiscal praticada em Portugal (ISP – Imposto Sobre Produtos Petrolíferos e ao IVA – Imposto sobre o Valor Acrescentado).

No que respeita a especulação que existe quanto à questão de o valor da cotação do petróleo e dos refinados se encontrar atualmente abaixo dos valores que se verificavam em 2008 e os preços de venda do combustível serem significativamente superiores aos praticados nesse período, a associação atribui esta diferença à elevada carga fiscal aplicável aos combustíveis.

A referida associação apresentou dois gráficos que detalham os preços nas semanas de 7 de julho de 2008 e de 28 de junho de 2021:





Os dados da APETRO mostraram que no período em causa em 2008, a gasolina estava com um preço de 1,517 euros e em 2021 de 1,652 euros, com a cotação a descer e os impostos a subir.

O gasóleo tem um comportamento semelhante, tendo um preço médio de 1,419 euros em 2008 e de 1,448 euros em 2021, mas com uma redução mais expressiva na cotação e aumentos maiores em impostos.

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) a anunciou que os preços da gasolina simples 95 e do gasóleo simples subiram 1,2% e 2%, em maio de 2021, para 1,639 e 1,441 euros por litro, respetivamente.

De acordo com o Boletim Mercado Combustíveis - GPL relativo a maio de 2021, o preço de venda ao público (PVP) médio do gasóleo acompanhou a cotação do mercado internacional, registando um aumento de 2% face ao mês anterior, e o da gasolina aumentou 1,2% no mesmo período.

De acordo com o Boletim semanal de combustíveis da União Europeia, Portugal tem tido presença regular no topo dos países com a gasolina e o gasóleo mais caro de toda a Europa.

Neste sentido, a APETRO veio novamente declarar que o elevado preço dos combustíveis se encontra relacionado com a alta carga fiscal que os faz disparar para valores muito altos.

Referindo ainda que a carga fiscal em Portugal sobre os combustíveis é bastante elevada quando comparada com outros países. Mais de metade dos preços dos combustíveis que os consumidores pagam são impostos.

A Informação de Mercados Financeiros (IMF) avançou que, fazendo as contas ao preço que a gasolina e o gasóleo estão nos mercados internacionais, nos mercados europeus, aquela que é transacionada pelas grandes companhias, é fácil perceber que mais de 50% do preço que é pago



são impostos. E explicou que ultimamente, os portugueses pagam mais de 50% em impostos quando abastecem.

A APETRO fez as contas e atestou que na semana com início a 21 de junho de 2021, os impostos representaram cerca de 60% do preço médio de venda ao público na gasolina e de 55% no gasóleo.

Adicionalmente, a Entidade Nacional para o Setor Energético (ENSE) também garantiu que a subida do preço dos combustíveis acontece devido ao aumento dos preços de impostos.

Ora, a atividade do ensino de condução pressupõe que sejam lecionadas obrigatoriamente um conjunto de aulas práticas de condução na via pública, o que supõe, naturalmente, a utilização diária de veículos motorizados.

A utilização destes veículos gera custos com a aquisição de combustíveis, os quais são essenciais neste âmbito para o exercício da atividade.

O constante aumento dos combustíveis ao longo dos anos tem, como é bom de ver, um impacto muito significativo na atividade de ensino de condução, representando o mesmo um incremento exponencial ao nível dos seus custos de funcionamento.

Acresce a esta situação, o facto de os veículos das Escolas de Condução terem de obedecer a um conjunto de características específicas.

A Lei n.º 14/2014, de 18 de março, prevê que o ensino de condução apenas poderá ser ministrado em veículos de instrução com as características legalmente estabelecidas para os veículos de exame. As características a que devem obedecer os veículos de exame constam da parte III do anexo VII do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir.

Os veículos de instrução terão ainda que ser devidamente licenciados pelo IMT, I.P., e obrigatoriamente identificados com a letra L, colocada em dimensão e local bem visível.

Ora, tendo os veículos de instrução que obedecer às características dos veículos de exame, e tendo estes últimos características específicas, as Escolas de Condução não podem ministrar as aulas de condução em qualquer tipo / modelo de veículo.

Ou, por exemplo, ministrar todas as aulas de condução em simuladores licenciados para o efeito.

Fica, assim, evidenciado o impacto que o preço dos combustíveis tem na atividade das Escolas de Condução.



Uma vez que o IVA nos combustíveis corresponde atualmente à taxa de 23%, salienta-se que a alteração do regime de dedução do IVA de 50% para 100% nas despesas respeitantes a combustíveis utilizáveis nos veículos licenciados para o ensino da condução automóvel com o averbamento de “Adaptado a instrução” teria um impacto positivo no sector, constituindo um importante apoio que contribuiria para atenuar as dificuldades sentidas pelas Escolas de Condução.

V. O IUC

O IUC é um imposto anual que incide sobre a propriedade de um veículo.

Este imposto visa onerar os contribuintes na medida do custo ambiental e viário que estes provocam, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária.

O IUC é calculado tendo em conta os seguintes elementos:

- a) Quanto aos veículos das categorias A, a cilindrada, a voltagem, a antiguidade da matrícula e o combustível;
- b) Quanto aos veículos da categoria B, a cilindrada e o nível de emissão de dióxido de carbono (CO(índice 2)) relativo ao ciclo combinado de ensaios resultante dos testes realizados ao abrigo do 'Novo Ciclo de Condução Europeu Normalizado' ou ao abrigo do 'Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros', consoante o sistema de testes a que o veículo foi sujeito para efeitos da sua homologação técnica, ou, quando este elemento não integre o certificado de conformidade, as emissões que resultam de medição efetiva realizada em centro técnico legalmente autorizado nos termos previstos para o cálculo do imposto sobre veículos;
- c) Quanto aos veículos das categorias C e D, o peso bruto, o número de eixos, o tipo de suspensão dos eixos motores e antiguidade da primeira matrícula do veículo motor;
- d) Quanto aos veículos da categoria E, a cilindrada e a antiguidade da matrícula;
- e) Quanto aos veículos da categoria F, a potência motriz, tal como constante do respetivo livrete;
- f) Quanto aos veículos da categoria G, o peso máximo autorizado à descolagem, tal como constante do certificado de aero-navegabilidade.

Para efeitos das categorias acima referidas, entende-se por:

- Categoria A: Automóveis ligeiros de passageiros e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2.500 kg que tenham sido matriculados, pela primeira vez, no território nacional ou num Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, desde 1981 até 30 de junho de 2007;



- Categoria B: Automóveis de passageiros referidos nas alíneas a) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Código do Imposto sobre Veículos (automóveis ligeiros de passageiros, considerando-se como tais os automóveis com peso bruto até 3.500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, que se destinem ao transporte de pessoa e automóveis de passageiros com mais de 3.500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor) e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2.500 kg, cuja data da primeira matrícula, no território nacional ou num Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, seja posterior a 30 de junho de 2007;
- Categoria C: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2500 kg, afetos ao transporte particular de mercadorias, ao transporte por conta própria, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- Categoria D: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2.500 kg, afetos ao transporte público de mercadorias, ao transporte por conta de outrem, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- Categoria E: motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, tal como estes veículos são definidos pelo Código da Estrada, matriculados desde 1992;
- Categoria F: Embarcações de recreio de uso particular com potência motriz igual ou superior a 20 kW, registados desde 1986;
- Categoria G: Aeronaves de uso particular.

De acordo com o Código do Imposto Único de Circulação, aprovado pela Lei nº 22-A/2007, de 29 de junho, as taxas aplicáveis aos veículos da categoria A e B são as seguintes:

Combustível utilizado		Elettricidade voltagem total	Imposto anual segundo o ano da matrícula (em euros)		
Gasolina cilindrada (cm³)	Outros produtos cilindrada (cm³)		Posterior a 1995	De 1990 a 1995	De 1981 a 1989
Até 1 000	Até 1 500	Até 100	18,42	11,61	8,14
Mais de 1 000 até 1 300	Mais de 1 500 até 2 000	Mais de 100	36,96	20,77	11,61
Mais de 1 300 até 1 750	Mais de 2 000 até 3 000		57,73	32,27	16,19
Mais de 1 750 até 2 600	Mais de 3 000		146,47	77,25	33,39
Mais de 2 600 até 3 500			265,98	144,83	73,75
Mais de 3 500			473,9	243,43	111,85

Escala de cilindrada (centímetros cúbicos)	Taxas (euros)	Escala de CO ₂ (gramas por quilómetro)		Taxas (euros)
		NEDC	WLTP	
Até 1 250	29,39	Até 120	Até 140	60,28
Mais de 1 250 até 1 750	58,97	Mais de 120 até 180	Mais de 140 até 205	90,33
Mais de 1 750 até 2 500	117,82	Mais de 180 até 250	Mais de 205 até 260	196,18
Mais de 2 500	403,23	Mais de 250	Mais de 260	336,07



Ora, uma vez que não é possível ministrar o ensino de condução sem que sejam lecionadas obrigatoriamente um conjunto de aulas práticas de condução na via pública, torna-se imperativa a aquisição e utilização de veículos que obrigatoriamente, pagam IUC.

Neste sentido, é manifesto o impacto que o pagamento anual do IUC tem nas estruturas de custos das Escolas de Condução, justificando-se a isenção do pagamento do IUC, à semelhança do que sucede, por exemplo, com as viaturas afetas ao transporte em táxi.

Proposta

Face ao exposto e com os fundamentos acima enunciados, propõem-se a adoção das seguintes medidas no Orçamento de Estado de 2022, as quais constituirão um importante apoio às Escolas de Condução e aos candidatos a condutores de relevante alcance social e sem impacto significativo na receita pública:

- a) Inclusão dos veículos licenciados para o ensino da condução automóvel com o averbamento de “Adaptado a instrução” no elenco de veículos isentos de Imposto Único de Circulação constante do nº 1 do artigo 5º do CIUC, aprovado pela Lei nº 22-A/2007, de 29 de junho;
- b) Alteração do IVA dedutível na proporção de 50% nas despesas respeitantes a combustíveis utilizáveis nos veículos licenciados para o ensino da condução automóvel com o averbamento de “Adaptado a instrução” para o regime de totalmente dedutível.

ANIECA, 10 de setembro de 2021

O Presidente da Direção

Fernando Santos