



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

REUNIÃO
com a Comissão Parlamentar
de Economia, Inovação e Obras Públicas

31 de Janeiro de 2019

REUNIÃO
com a Comissão Parlamentar de
Economia, Inovação e Obras Públicas

31 de Janeiro de 2019

AGENDA

1. Apresentação da ANECRA e Exposição sobre a Situação do Sector Automóvel em Portugal.

2. Memorando da ANECRA em Defesa do Sector Automóvel (2017).
 - Propostas relativas ao combate à Economia Paralela;
 - Propostas em sede de Fiscalidade Automóvel;
 - Propostas respeitantes à Fiscalidade Verde;
 - Propostas relativas ao Ambiente;
 - Propostas relativas à área do Sistema de Registo Automóvel;

3. Programa de Compromissos da Direcção da ANECRA para 2018/2019

4. 30ª Convenção Anual da ANECRA - CCLisboa – 8 e 9 de Novembro 2019

“ÍNDICE DE DOSSIERS”

	PÁG.
1. ANÁLISE SINTÉTICA DA SITUAÇÃO DO SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL	4
2. MEMORANDO DA ANECRA EM DEFESA DO SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL.....	21
3. PROPOSTAS DA ANECRA RELATIVAS AO COMBATE À ECONOMIA PARALELA.....	26
4.1 PROPOSTA DE IMPOSIÇÃO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL DE QUALQUER CONSUMIDOR, NA EMISSÃO DE FACTURA/RECIBO REFERENTE À AQUISIÇÃO DE PEÇAS, ACESSÓRIOS OU CONSUMÍVEIS RELATIVOS AO AUTOMÓVEL.....	27
4.2 PROPOSTA DE OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO NOS CENTROS DE INSPEÇÃO DA FACTURA DE REVISÃO DO VEÍCULO AUTOMÓVEL.....	33
4. PROPOSTAS DA ANECRA RELATIVAS À FISCALIDADE AUTOMÓVEL.....	40
4.1 PROPOSTA PARA A SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DO IUC DOS VEÍCULOS USADOS, LIGEIOS E PESADOS, QUE ESTÃO APARCADOS NO STAND DOS REVENDADORES PROFISSIONAIS.....	41
5. PROPOSTAS DA ANECRA RELATIVAS À FISCALIDADE VERDE.....	44
5.1 PROPOSTAS DE REPOSIÇÃO DO SISTEMA DE INCENTIVOS AO ABATE DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA.....	45
5.2 PROPOSTA PARA A CRIAÇÃO DE BENEFÍCIOS FISCAIS PARA VEÍCULOS A GPL/GN.....	49
6. PROPOSTAS DA ANECRA RELATIVAS AO AMBIENTE.....	52
6.1 PROPOSTA DE IMPOSIÇÃO METAS DE RECOLHA DE RESÍDUOS AOS OPERADORES ECONÓMICOS.....	53
6.2 PROPOSTA DE REVISÃO DOS VALORES DAS COIMAS RELATIVAS A CONTRA-ORDENAÇÕES AMBIENTAIS.....	56
6.3 PROPOSTA PARA ALTERAÇÃO DO QUADRO LEGAL DA RESPONSABILIDADE AMBIENTAL.....	59
6.4 PROPOSTA PARA A CRIAÇÃO DE UMA CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA MINORAR OS CUSTOS COM A GESTÃO AMBIENTAL.....	62
7. PROPOSTAS DA ANECRA RELATIVAS À AREA DO SISTEMA DE REGISTO AUTOMÓVEL.....	66
8. PROGRAMA DE COMPROMISSOS DA DIREÇÃO DA ANECRA PARA 2018/2019.....	69
9. ACORDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA SOBRE O INCUMPRIMENTO DE PORTUGAL RELATIVAMENTE À TABELA DE ISV APLICÁVEL AOS VEÍCULOS USADOS “IMPORTADOS” DA UE.....	73



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

ANÁLISE SINTÉTICA DA SITUAÇÃO DO SETOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL

MERCADO AUTOMÓVEL EM PORTUGAL EM 2018

Em 2018, o Mercado Automóvel em Portugal cresceu 2,6% face ao ano anterior, traduzindo-se em 273.239 veículos matriculados.

Note-se que, muito devido à entrada em vigor do ciclo de emissões WLTP e ao seu impacto fiscal, em 2018 era aguardado uma consolidação do mercado, que se traduzisse num crescimento menos acentuado e que o número de veículos novos matriculados em Portugal ficasse próximo do verificado no ano anterior.

A norma WLTP - Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure – uma nova norma de medição de emissões, que se baseia em dados de condições reais de condução, o que eleva o montante de emissões de CO2 dos automóveis, entrou em vigor a 1 de setembro e, por isso, houve vendas que foram antecipadas. Tal facto, ajudará a elucidar por que razão as vendas em comparação homóloga seguiram em queda desde esse mês até ao final do ano.

Note-se que, o crescimento de 2,6% é o mais baixo desde a quebra registada em 2012 e representa uma desaceleração no mercado português que, em 2017, tinha crescido 7,7% face a 2016. Trata-se do sexto ano a crescer, mas em clara desaceleração.

Para 2019, a ANECRA estima que o mercado automóvel no nosso país continue em desaceleração ou até registar variações negativas face a 2018. Contudo, deseja-se que as taxas de crescimento das vendas ao longo de 2019 sejam, no mínimo, moderadas e que espelhem uma boa dinâmica da economia e do emprego.

SETOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS EM 2018

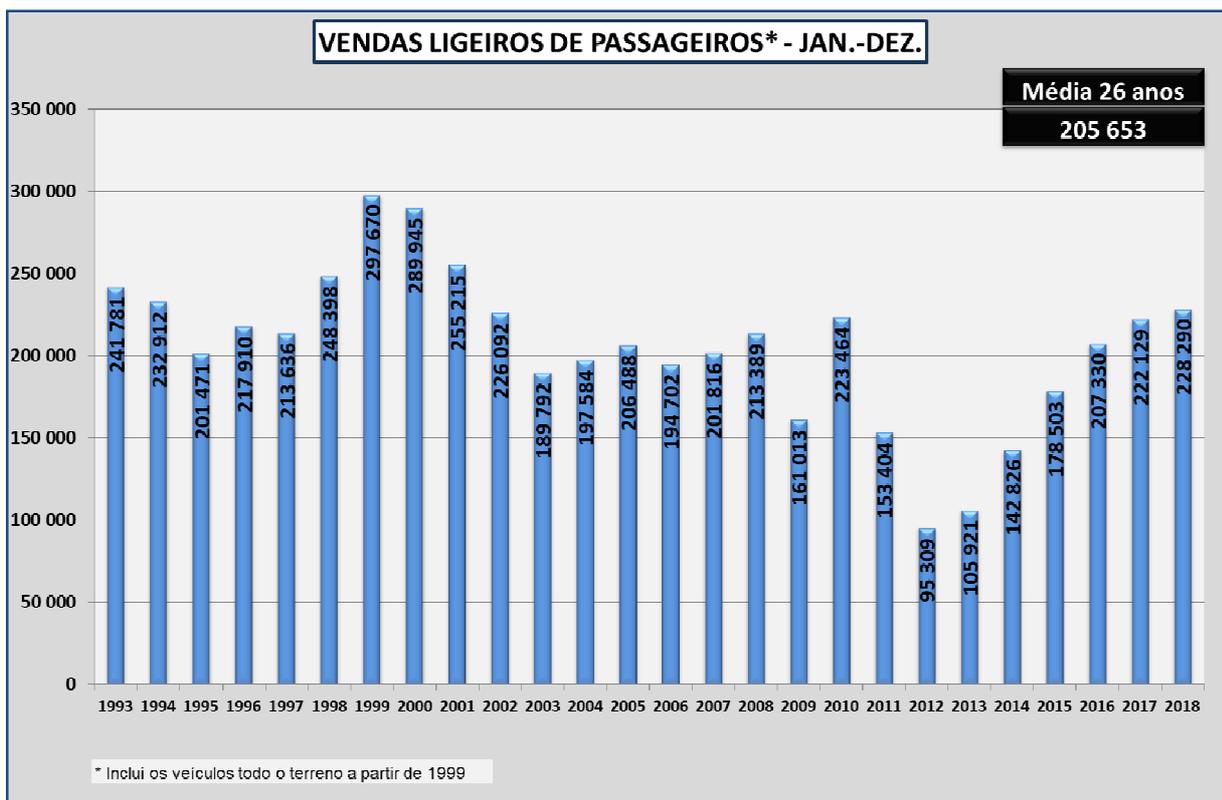
	DEZEMBRO				JANEIRO - DEZEMBRO			
	UNIDADES		DIFERENÇAS		UNIDADES		DIFERENÇAS	
	2017	2018	UNID.	%	2017	2018	UNID.	%
* LIGEIOS PASSAGEIROS	17 053	16 157	-896	-5,3	222 129	228 290	6 161	2,8
COMERCIAIS LIGEIOS	4 567	4 060	-507	-11,1	38 523	39 306	783	2,0
COMERCIAIS PESADOS	585	455	-130	-22,2	5 733	5 643	-90	-1,6
TOTAIS	22 205	20 672	-1 533	-6,9	266 385	273 239	6 854	2,6

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

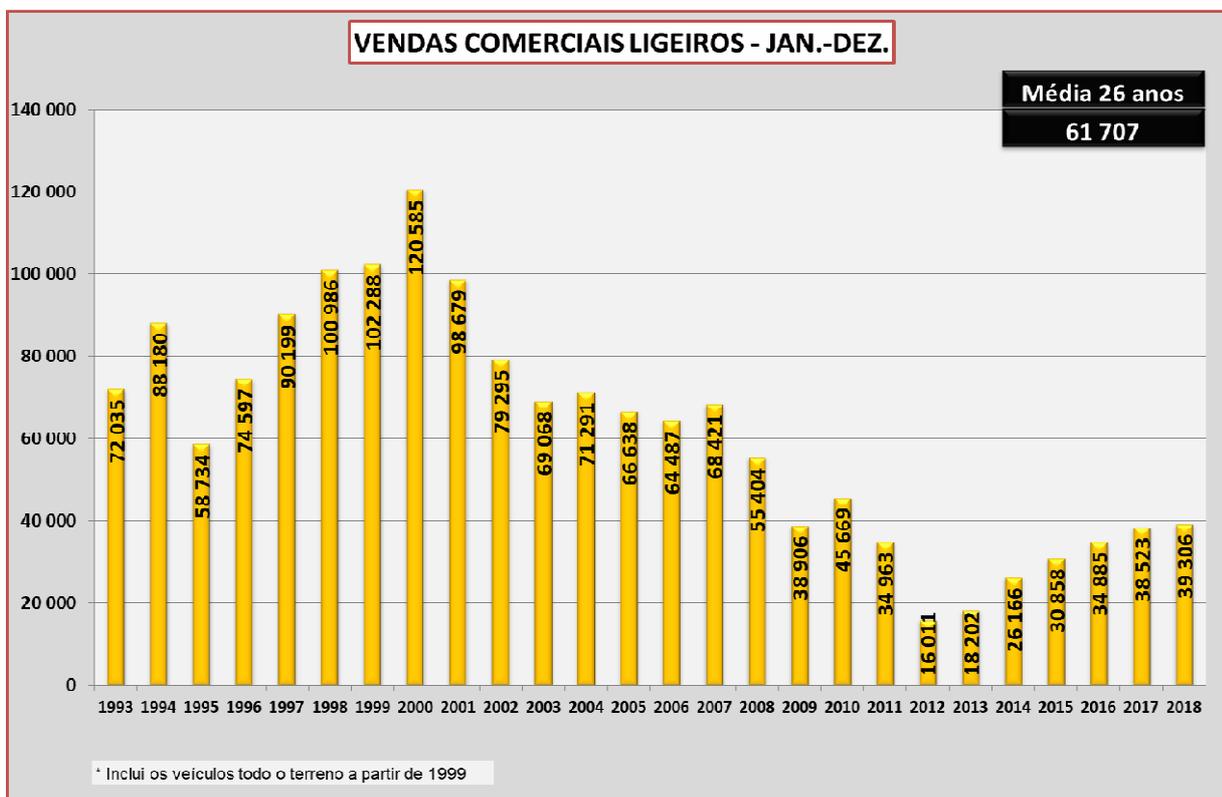
* Inclui os veículos de todo o terreno

→ **Vendas de veículos novos no ano de 2018**

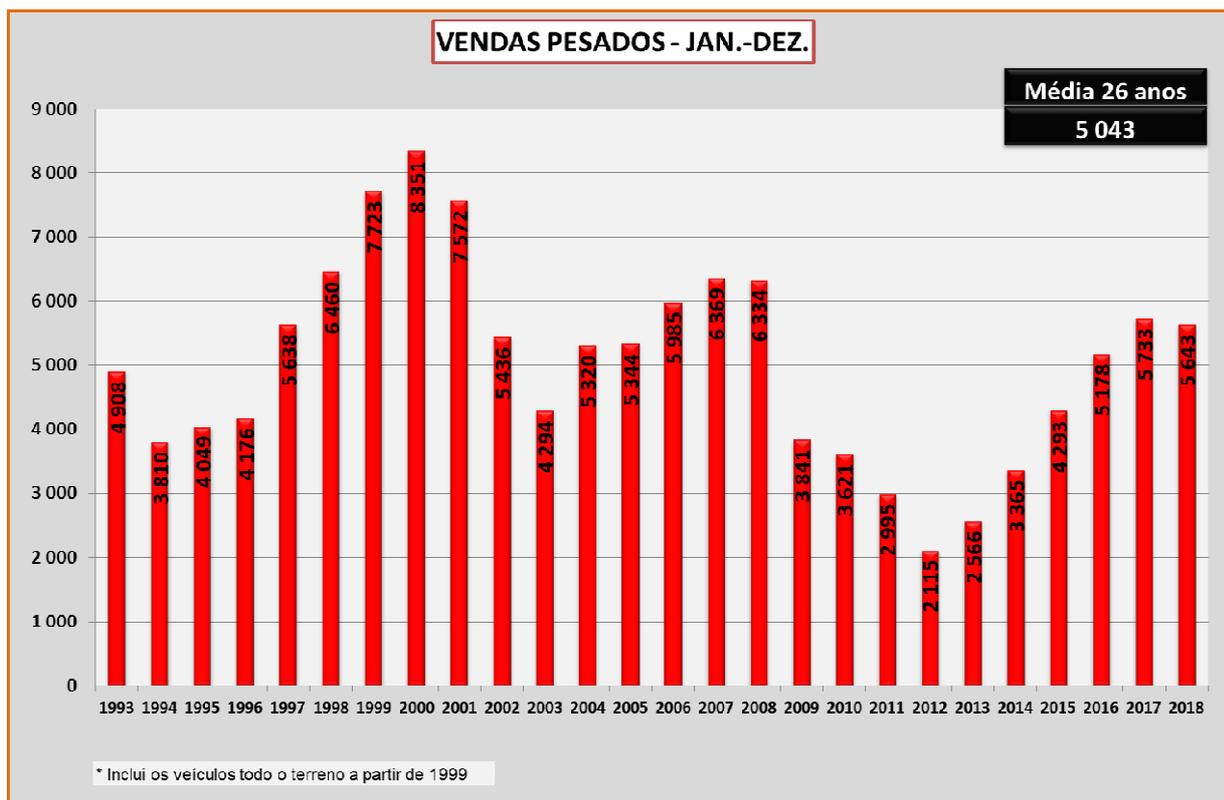
1 - Ligeiros de Passageiros: 228.290 unidades vendidas, equivalendo a um crescimento de 2,8% (+6.616 unidades), face ao ano anterior.



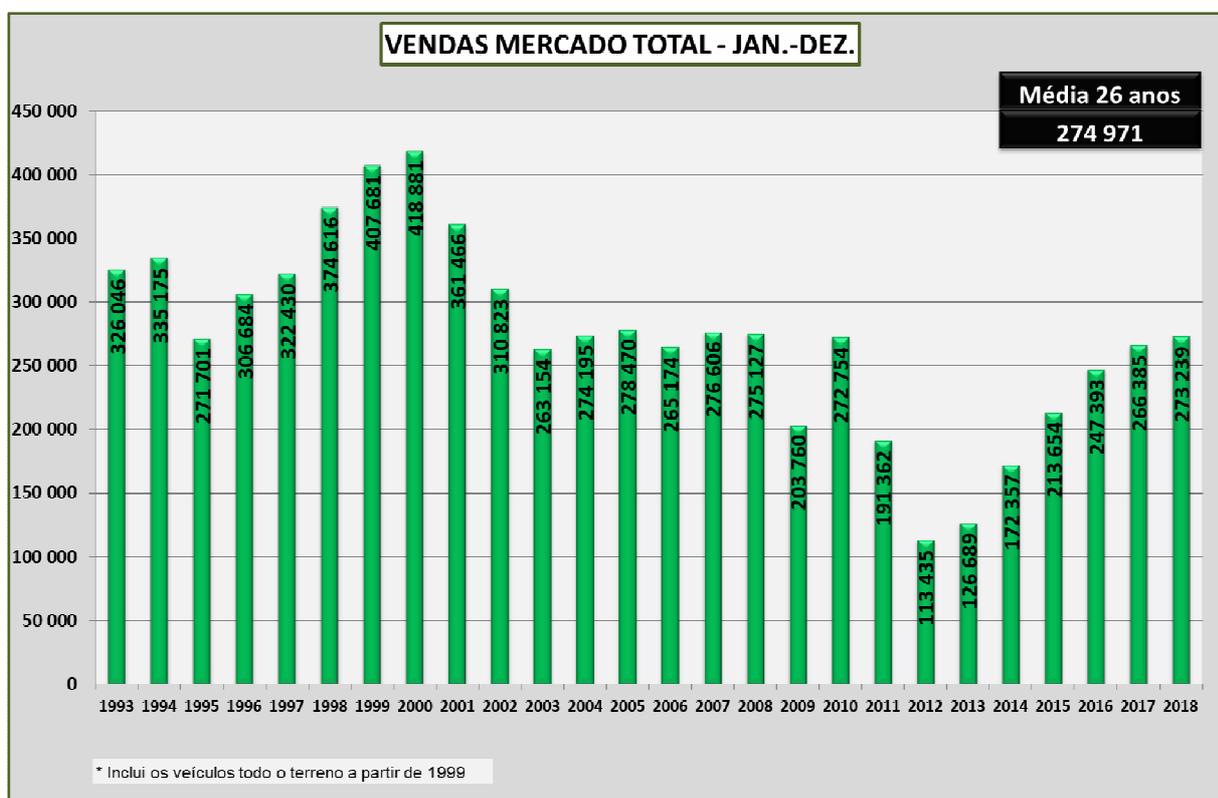
2 - Comerciais Ligeiros: 39.306 veículos vendidos, ou seja, mais 783 unidades comercializadas face ao ano antecedente (+2%). Note-se que estamos perante veículos que se assumem como bens de equipamento/trabalho.



3 - Pesados: 5.643 veículos transacionados, menos 90 unidades face ao ano de 2017, correspondendo a um decréscimo de 1,6%.



4 - Mercado Total: verificou-se uma subida de 2,6%, face ao ano anterior, totalizando 273.239 viaturas comercializadas. Assim, no ano de 2018 matricularam-se mais 6.854 veículos novos em Portugal, em comparação com o ano 2018.



SETOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS

	JANEIRO - DEZEMBRO						
	Unidades vendidas em 2018	Valor médio de vendas: 1993 a 2018	Índice comparativo de		Valor médio de vendas de 2005 a 2018	Índice comparativo	
			Abs.	(%)		Abs.	(%)
* LIGEIOS PASSAGEIROS	228 290	205 653	22 637	11,0	181 042	47 248	26,1
COMERCIAIS LIGEIOS	39 306	61 707	-22 401	-36,3	41 317	-2 011	-4,9
TOTAL DE PESADOS	5 643	5 043	600	11,9	4 527	1 116	24,6
TOTAIS	273 239	274 971	-1 732	-0,6	226 886	46 353	20,4

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

SETOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS EM 2018

	DEZEMBRO				JANEIRO - DEZEMBRO				1993 a 2018		2005 a 2018	
	UNIDADES		DIFERENÇAS		UNIDADES		DIFERENÇAS		Total de unidades (26 anos)	Média (26 anos)	Total de unidades (14 anos)	Média (14 anos)
	2017	2018	UNID.	%	2017	2018	UNID.	%	JANEIRO - DEZEMBRO	JANEIRO - DEZEMBRO	JANEIRO - DEZEMBRO	JANEIRO - DEZEMBRO
* LIGEIOS PASSAGEIROS	17 053	16 157	-896	-5,3	222 129	228 290	6 161	2,8	5 346 990	205 653	2 534 584	181 042
COMERCIAIS LIGEIOS	4 567	4 060	-507	-11,1	38 523	39 306	783	2,0	1 604 376	61 707	578 439	41 317
TOTAL DE PESADOS	585	455	-130	-22,2	5 733	5 643	-90	-1,6	131 119	5 043	63 382	4 527
TOTAIS	22 205	20 672	-1 533	-6,9	266 385	273 239	6 854	2,6	7 149 257	274 971	3 176 405	226 886

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

* Inclui os veículos de todo o terreno

VENDAS DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS EM PORTUGAL 1970 - 2018

Anos	ALP *	T.T.	Total ALP/TT	Com. Ligeiros **	Total Ligeiros	Pesados Merc.	Pesados Passag.	Total Pesados	Total
1970	61 601		61 601	7 574	69 175	2 864	324	3 188	72 363
1971	73 587		73 587	7 129	80 716	2 635	389	3 024	83 740
1972	83 462		83 462	7 758	91 220	2 812	404	3 216	94 436
1973	88 723		88 723	8 061	96 784	3 530	545	4 075	100 859
1974	93 522		93 522	8 285	101 807	3 669	395	4 064	105 871
1975	76 667		76 667	8 494	85 161	2 754	405	3 159	88 320
1976	79 077		79 077	12 756	91 833	3 183	645	3 828	95 661
1977	69 937		69 937	21 195	91 132	5 321	594	5 915	97 047
1978	44 676		44 676	19 569	64 245	7 522	609	8 131	72 376
1979	45 498		45 498	24 361	69 859	6 872	662	7 534	77 393
1980	50 579		50 579	37 044	87 623	8 020	703	8 723	96 346
1981	70 616		70 616	41 974	112 590	9 222	828	10 050	122 640
1982	73 751		73 751	39 023	112 774	8 188	871	9 059	121 833
1983	76 715	1 758	78 473	24 462	102 935	5 546	570	6 116	109 051
1984	74 970	1 410	76 380	16 971	93 351	3 683	543	4 226	97 577
1985	91 958	1 055	93 013	18 540	111 553	3 273	294	3 567	115 120
1986	107 255	1 216	108 471	26 180	134 651	4 239	301	4 540	139 191
1987	123 698	1 717	125 415	40 961	166 376	7 436	403	7 839	174 215
1988	212 957	2 399	215 356	57 737	273 093	8 788	372	9 160	282 253
1989	192 560	2 781	195 341	60 004	255 345	8 548	433	8 981	264 326
1990	210 047	3 672	213 719	61 004	274 723	7 316	567	7 883	282 606
1991	225 652	5 052	230 704	60 274	290 978	6 730	431	7 161	298 139
1992	275 790	6 314	282 104	73 109	355 213	6 510	379	6 889	362 102
1993	241 781	7 322	249 103	72 035	321 138	4 526	382	4 908	326 046
1994	232 912	10 273	243 185	88 180	331 365	3 458	352	3 810	335 175
1995	201 471	7 447	208 918	58 734	267 652	3 651	398	4 049	271 701
1996	217 910	10 001	227 911	74 597	302 508	3 869	357	4 226	306 734
1997	213 636	12 957	226 593	90 199	316 792	5 145	493	5 638	322 430
1998	248 398	18 772	267 170	100 986	368 156	5 759	703	6 462	374 618
1999	272 883	24 787	297 670	102 285	399 955	7 072	652	7 724	407 679
2000	263 381	32 109	295 490	115 040	410 530	7 424	927	8 351	418 881
2001	253 630	6 686	260 316	93 578	353 894	6 698	874	7 572	361 466
2002	225 494	3 080	228 574	76 813	305 387	4 742	694	5 436	310 823
2003	189 148	3 160	192 308	66 552	258 860	3 736	558	4 294	263 154
2004	196 697	3 544	200 241	68 634	268 875	4 679	641	5 320	274 195
2005	201 866	4 622	206 488	66 638	273 126	4 616	728	5 344	278 470
2006	189 746	4 956	194 702	64 487	259 189	5 406	579	5 985	265 174
2007	195 296	6 520	201 816	68 421	270 237	5 644	725	6 369	276 606
2008	208 717	4 672	213 389	55 404	268 793	5 536	798	6 334	275 127
2009	160 996		160 996	38 890	199 886	3 167	629	3 796	203 682
2010	223 464		223 464	45 669	269 133	3 130	491	3 621	272 754
2011	153 433		153 433	34 888	188 321	2 664	331	2 995	191 316
2012	95 309		95 309	16 011	111 320	1 892	223	2 115	113 435
2013	105 921		105 921	18 202	124 123	2 392	174	2 566	126 689
2014	142 826		142 826	26 166	168 992	3 126	239	3 365	172 357
2015	178 503		178 503	30 858	209 361	4 039	254	4 293	213 654
2016	207 330		207 330	34 885	242 215	4 824	354	5 178	247 393
2017	222 129		222 129	38 523	260 652	5 372	361	5 733	266 385
2018	228 290		228 290	39 306	267 596	5 133	510	5 643	273 239

* Incluí desde 2000 Monovolumes com mais de 2300kg

** Foram retirados desde 2000 os Monovolumes com mais de 2300kg.

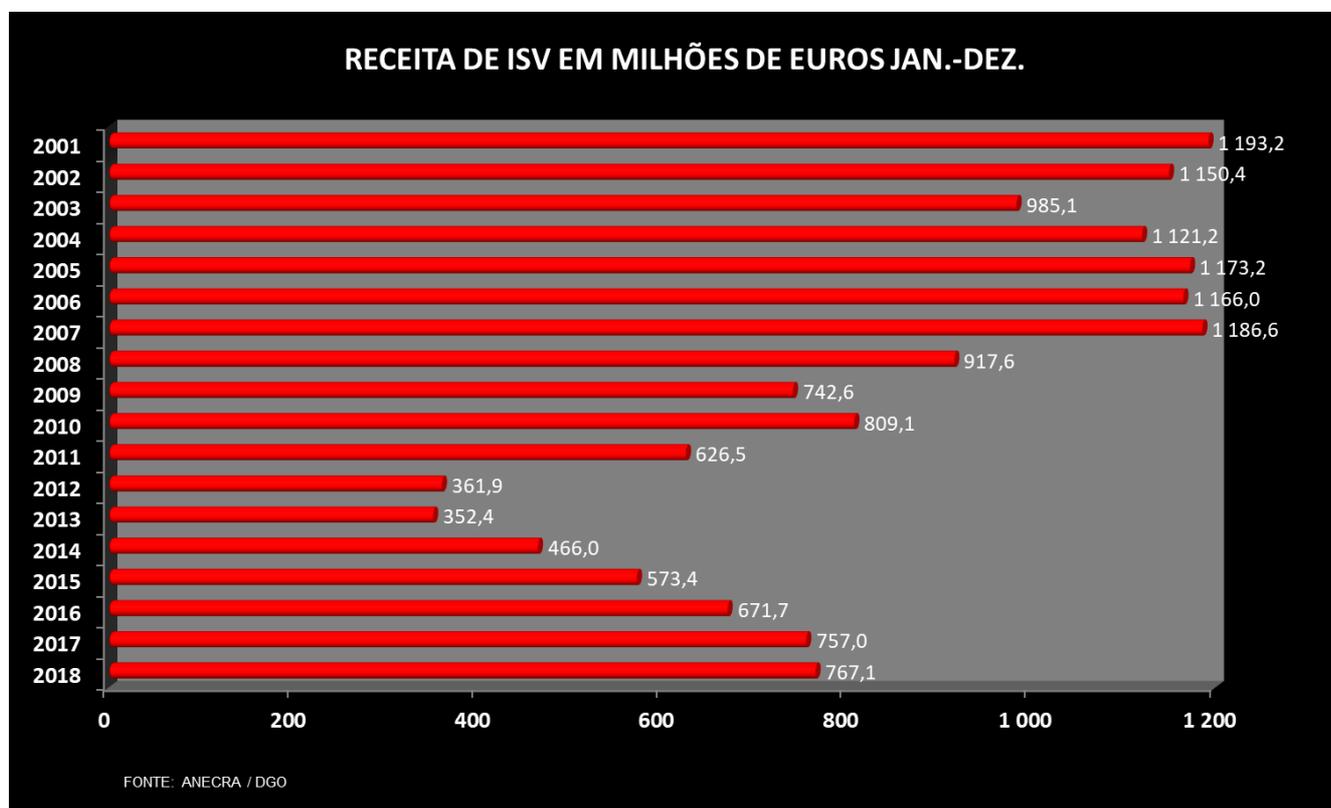
Fonte: ANECRA

FISCALIDADE AUTOMÓVEL EM 2018

RECEITA DE IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS (ISV) EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL										ACUMULADA											
	2013	2014	Var.% 14/13	2015	Var.% 15/14	2016	Var.% 16/15	2017	Var.% 17/16	2018	Var.% 18/17	2013	2014	Var.% 14/13	2015	Var.% 15/14	2016	Var.% 16/15	2017	Var.% 17/16	2018	Var.% 18/17
Janeiro	24,1	31,4	30,3	41,6	32,5	40,8	-1,9	63,5	55,6	60,2	-5,2	24,1	31,4	30,3	41,6	32,5	40,8	-1,9	63,5	55,6	60,2	-5,2
Fevereiro	25,6	35,0	36,7	42,1	20,3	47,3	12,4	56,4	19,2	57,6	2,1	49,8	66,4	33,3	83,7	26,1	88,1	5,3	119,9	36,1	117,8	-1,8
Março	24,8	35,2	41,9	45,4	29,0	55,6	22,5	61,6	10,8	65,0	5,5	74,6	101,6	36,2	129,1	27,1	143,7	11,3	181,5	26,3	182,8	0,7
Abril	29,9	45,6	52,5	56,6	24,1	75,7	33,7	75,7	0,0	70,4	-7,0	104,5	147,2	40,9	185,5	26,0	219,4	18,3	257,2	17,2	253,2	-1,6
Maiο	27,2	39,3	44,5	47,9	21,9	49,2	2,7	60,7	23,4	71,1	17,1	131,7	186,5	41,6	233,6	25,3	268,6	15,0	317,9	18,4	324,3	2,0
Junho	32,2	43,8	36,0	54,1	23,5	62,3	15,2	70,4	13,0	68,7	-2,4	163,9	230,3	40,5	287,7	24,9	330,9	15,0	388,3	17,3	393,0	1,2
Julho	36,9	47,4	28,5	58,9	24,3	65,2	10,7	75,2	15,3	78,9	4,9	200,8	277,7	38,3	346,6	24,8	396,1	14,3	463,5	17,0	471,9	1,8
Agosto	32,6	40,9	25,5	49,7	21,5	54,3	9,3	61,1	12,5	68,9	12,8	233,4	318,6	36,5	396,3	24,4	450,4	13,7	524,6	16,5	540,8	3,1
Setembro	23,1	29,7	28,6	35,4	19,2	42,6	20,3	47,6	11,7	56,1	17,9	256,5	348,3	35,8	431,7	23,9	493,0	14,2	572,2	16,1	596,9	4,3
Outubro	28,7	37,1	29,3	45,2	21,8	55,2	22,1	60,1	8,9	55,6	-7,5	285,2	385,4	35,1	476,9	23,7	548,2	15,0	632,3	15,3	652,5	3,2
Novembro	33,9	41,1	21,2	47,9	16,5	57,3	19,6	61,3	7,0	54,7	-10,8	319,1	426,5	33,7	524,8	23,0	605,5	15,4	693,6	14,5	707,2	2,0
Dezembro	33,3	39,5	18,6	48,6	23,0	66,2	36,2	63,4	-4,2	59,9	-5,5	352,4	466,0	32,2	573,4	23,0	671,7	17,1	757,0	12,7	767,1	1,3

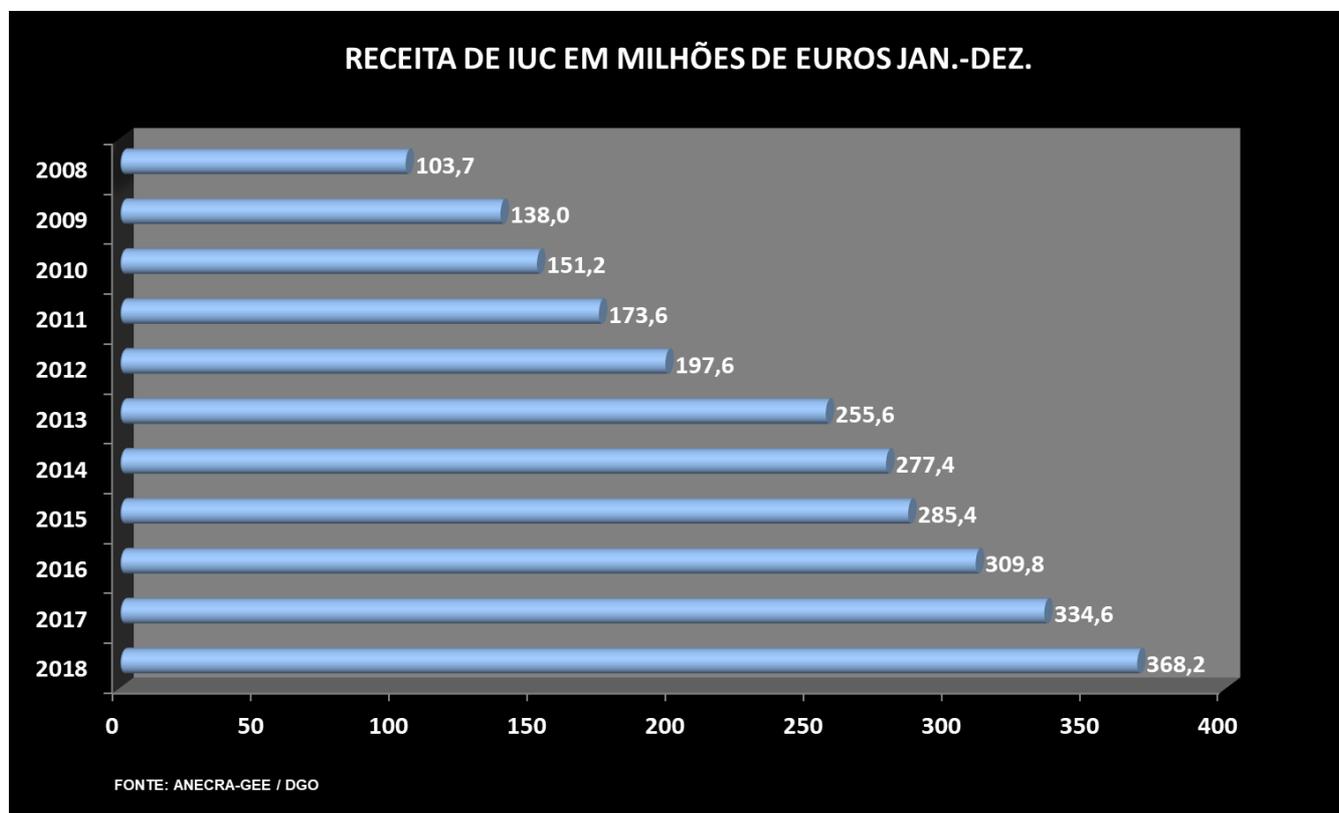
Fonte: DGO/ANECRA-GEE



**RECEITA DE IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO (IUC)
EM MILHÕES DE EUROS**

RECEITA	MENSAL											ACUMULADA										
	2013	2014	Var. % 14/13	2015	Var. % 15/14	2016	Var. % 16/15	2017	Var. % 17/16	2018	Var. % 18/17	2013	2014	Var. % 14/13	2015	Var. % 15/14	2016	Var. % 16/15	2017	Var. % 17/16	2018	Var. % 18/17
Janeiro	19,4	22,1	13,9	24,1	9,0	24,5	1,7	31,6	29,0	32,5	2,8	19,4	22,1	13,9	24,1	9,0	24,5	1,7	31,6	29,0	32,5	2,8
Fevereiro	14,7	18,4	25,2	21,9	19,0	22,8	4,1	23,4	2,6	29,3	25,2	34,1	40,5	18,8	46,1	13,8	47,3	2,6	55,0	16,3	61,8	12,4
Março	16,1	24,2	50,3	27,7	14,5	25,9	-6,5	31,5	21,6	31,2	-1,0	50,2	64,7	28,9	73,6	13,8	73,2	-0,5	86,5	18,2	93,0	7,5
Abril	21,8	21,5	-1,4	21,4	-0,5	24,7	15,4	24,3	-1,6	31,7	30,5	72,0	86,2	19,7	96,4	11,8	97,9	1,6	110,8	13,2	124,7	12,5
Mai	19,0	21,5	13,2	23,8	10,7	30,2	26,9	32,0	6,0	25,4	-20,6	91,0	107,7	18,4	119,2	10,7	128,1	7,5	142,8	11,5	150,1	5,1
Junho	26,1	25,6	-1,9	25,8	0,8	27,2	5,4	30,1	10,7	38,5	27,9	117,1	133,3	13,8	144,9	8,7	155,3	7,2	172,9	11,3	188,6	9,1
Julho	26,4	26,6	0,8	27,8	4,5	28,2	1,4	29,8	5,7	36,7	23,2	143,5	159,9	11,4	172,6	7,9	183,5	6,3	202,7	10,5	225,3	11,1
Agosto	15,8	18,2	15,2	20,1	10,4	22,9	13,9	23,1	0,9	23,8	3,0	159,3	178,1	11,8	192,7	8,2	206,4	7,1	225,8	9,4	249,1	10,3
Setembro	20,1	23,9	18,9	21,7	-9,2	23,6	8,8	24,2	2,5	26,1	7,9	179,4	202,0	12,6	214,3	6,1	230,0	7,3	250,0	8,7	275,2	10,1
Outubro	21,0	26,0	23,8	21,9	-15,8	25,4	16,0	29,3	15,4	32,6	11,3	200,4	228,0	13,8	236,3	3,6	255,4	8,1	279,3	9,4	307,8	10,2
Novembro	20,9	23,1	10,5	25,9	12,1	27,0	4,2	28,4	5,2	31,5	10,9	221,3	251,1	13,5	262,2	4,4	282,4	7,7	307,7	9,0	339,3	10,3
Dezembro	34,3	26,3	-23,3	24,2	-8,0	27,4	13,2	26,9	-1,8	28,9	7,4	255,6	277,4	8,5	285,4	2,9	309,8	8,5	334,6	8,0	368,2	10,0

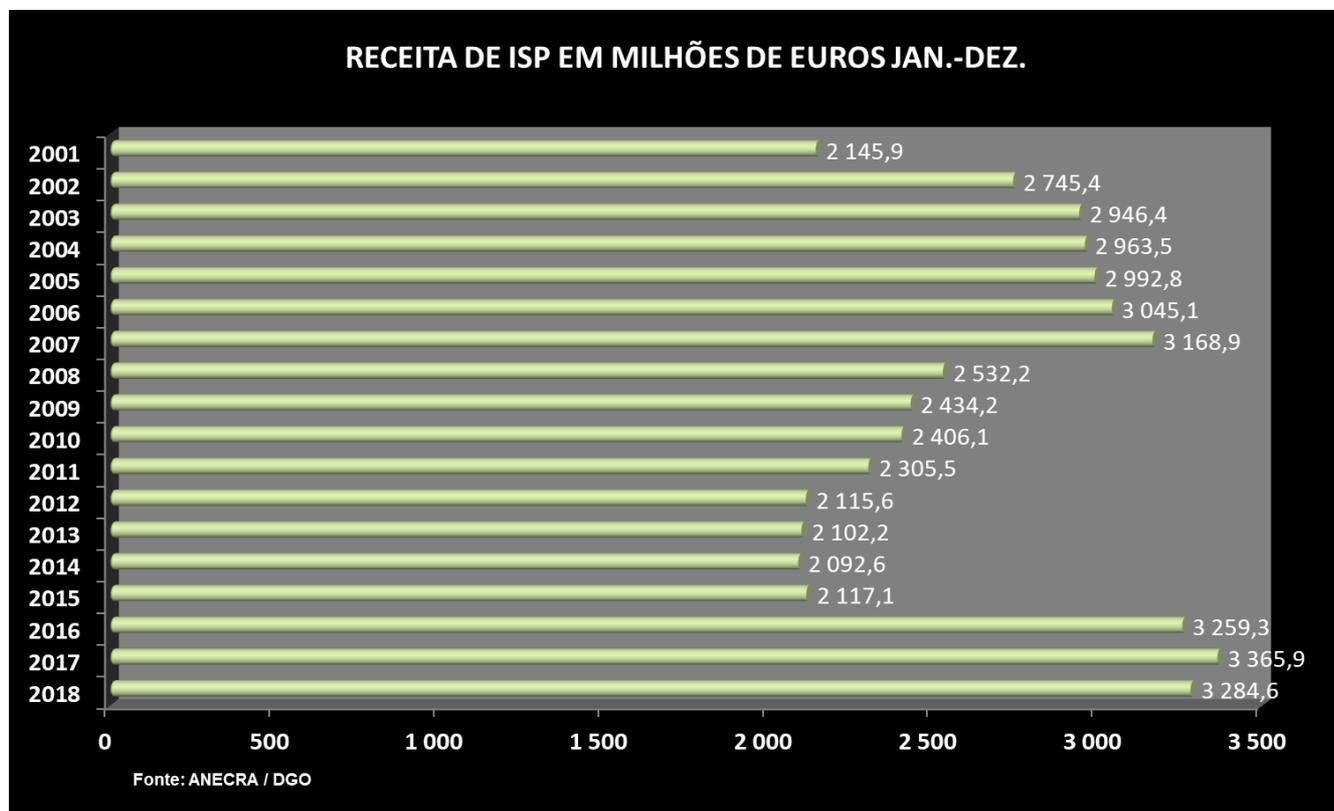
Fonte: DGO/ANECRA-GEE



**RECEITA DE IMPOSTO SOBRE PROD. PETROLÍF. E ENERGÉTICOS (ISP)
EM MILHÕES DE EUROS**

RECEITA	MENSAL										ACUMULADA											
	2013	2014	Var.% 14/13	2015	Var.% 15/14	2016	Var.% 16/15	2017	Var.% 17/16	2018	Var.% 18/17	2013	2014	Var.% 14/13	2015	Var.% 15/14	2016	Var.% 16/15	2017	Var.% 17/16	2018	Var.% 18/17
Janeiro	194,2	177,0	-8,9	193,5	9,3	319,0	64,9	279,3	-12,4	281,8	0,9	194,2	177,0	-8,9	193,5	9,3	319,0	64,9	279,3	-12,4	281,8	0,9
Fevereiro	164,1	164,5	0,2	173,7	5,6	170,8	-1,7	177,7	4,0	261,4	47,1	358,3	341,5	-4,7	367,2	7,5	489,8	33,4	457,0	-6,7	543,2	18,9
Março	148,8	154,4	3,8	161,4	4,5	241,3	49,5	327,1	35,6	260,0	-20,5	507,1	495,9	-2,2	528,6	6,6	731,1	38,3	784,1	7,2	803,2	2,4
Abril	163,3	171,7	5,1	187,0	8,9	292,3	56,3	271,3	-7,2	288,2	6,2	670,4	667,6	-0,4	715,6	7,2	1 023,4	43,0	1 055,4	3,1	1 091,4	3,4
Maiο	175,5	170,5	-2,8	187,7	10,1	271,7	44,8	274,5	1,0	267,2	-2,7	845,9	838,1	-0,9	903,3	7,8	1 295,1	43,4	1 329,9	2,7	1 358,6	2,2
Junho	180,9	180,5	-0,2	181,4	0,5	277,7	53,1	300,3	8,1	300,7	0,1	1 026,8	1 018,6	-0,8	1 084,7	6,5	1 572,8	45,0	1 630,2	3,6	1 659,3	1,8
Julho	165,1	170,2	3,1	188,6	10,8	273,0	44,8	286,0	4,8	285,0	-0,3	1 191,9	1 188,8	-0,3	1 273,3	7,1	1 845,8	45,0	1 916,2	3,8	1 944,3	1,5
Agosto	185,6	191,3	3,1	207,9	8,7	282,3	35,8	291,7	3,3	304,6	4,4	1 377,5	1 380,1	0,2	1 481,2	7,3	2 128,1	43,7	2 207,9	3,7	2 248,9	1,9
Setembro	203,8	191,0	-6,3	199,8	4,6	317,4	58,9	317,8	0,1	315,2	-0,8	1 581,3	1 571,1	-0,6	1 681,0	7,0	2 445,5	45,5	2 525,7	3,3	2 564,1	1,5
Outubro	165,2	173,1	4,8	189,4	9,4	277,4	46,5	284,3	2,5	277,6	-2,4	1 746,5	1 744,2	-0,1	1 870,4	7,2	2 722,9	45,6	2 810,0	3,2	2 841,7	1,1
Novembro	179,9	185,2	2,9	189,6	2,4	260,1	37,2	275,1	5,8	296,7	7,9	1 926,4	1 929,4	0,2	2 060,1	6,8	2 983,0	44,8	3 085,1	3,4	3 138,4	1,7
Dezembro	175,8	163,2	-7,2	177,6	8,8	276,3	55,6	280,8	1,6	146,2	-47,9	2 102,2	2 092,6	-0,5	2 117,1	1,2	3 259,3	54,0	3 365,9	3,3	3 284,6	-2,4

Fonte: DGO/ANECRA-GEE



INQUÉRITO DE CONJUNTURA DA REPARAÇÃO AUTOMÓVEL 2017

SÍNTESE DE RESULTADOS

A ANECRA tem a responsabilidade de responder a múltiplas solicitações, quer de entidades nacionais, quer internacionais, acerca da situação do Setor Automóvel em Portugal.

Contudo, e ao contrário do que acontece noutros países, e até noutros sectores de atividade em Portugal, as informações disponíveis são escassas e desatualizadas. Os dados mais fiáveis e atuais que habitualmente a ANECRA disponibiliza são apurados a partir do Inquérito de Conjuntura Anual. Consideramos que esta é a melhor ferramenta para caracterizar o sector, como condição para diagnosticar o seu estado, e assim, assegurar o reforço sustentado das suas atividades.

Quanto vale este sector? Quantos trabalhadores emprega? Como tem evoluído a atividade? Quais as maiores dificuldades dos empresários? Pretende-se com este inquérito obter a resposta para estas, e outras, questões que são fundamentais para que a Direção da ANECRA possa intervir na salvaguarda dos interesses dos seus associados.

Por tais razões, e à semelhança dos anos anteriores, a ANECRA lançou junto das empresas suas associadas, o INQUÉRITO DE CONJUNTURA 2017, respeitante à atividade de prestação de serviços.

As respostas foram obtidas através de RSF após distribuição por correio, diretamente no site da ANECRA, e por fax.

Os inquéritos foram distribuídos, e as respostas recolhidas, durante os primeiros meses de 2018.

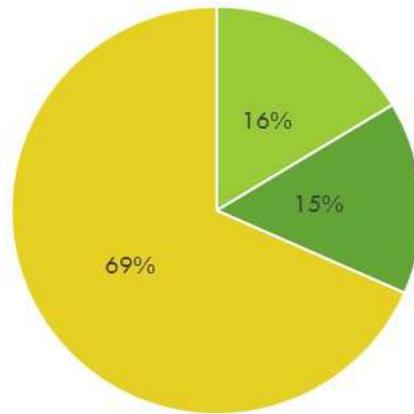
Os dados aqui indicados, referem-se ao exercício da atividade de reparação durante o ano de 2017, e refletem uma síntese de resultados, apurados a partir das respostas que as empresas deram a este inquérito.

1- Ligação a marca

A primeira caracterização a fazer das empresas que responderam a este inquérito é sobre a sua situação: independente ou reparador autorizado de marca. Foi perguntado às empresas em que categoria, cada uma delas se situaria: *Reparador Autorizado de Marca*; *Independente*; ou *Independente com Ligação a uma Rede*.

Aqui, são considerados reparadores autorizados de marca, não apenas aqueles que estão ligados a marcas de automóveis ligeiros, mas também os que estão ligados a marcas de motociclos, viaturas pesadas, e máquinas agrícolas ou industriais.

Os resultados, que representam a principal caracterização desta amostra, são apresentados em percentagem.



■ Reparador de Marca ■ Independente com Ligação a Rede ■ Independente

Pode-se observar que 84% das empresas que responderam são reparadores independentes, dos quais 15% têm ligação a uma rede. 16% dos reparadores são autorizados por pelo menos uma marca.

Depois de ter vindo a diminuir, o número de reparadores autorizados de marca parece estabilizar desde 2015. Eram reparadores autorizados de marca, 17% em 2014 e 19% em 2013.

Comparativamente com os resultados dos inquéritos de anos anteriores, pode-se apontar o facto de o número de empresas com ligação a rede ter diminuído, isto após um aumento significativo em 2016, regressando a valores próximos de 2013 a 2015. Em 2017 o número de empresas com ligação a rede (entre as empresas que responderam ao inquérito) é de 15%. Em 2004, ano em que se iniciou este inquérito no formato atual, estas empresas representavam apenas 5%.

Ano	Empresas que indicaram ter ligação a rede
2004	5%
2005	7%
2006	11%
2007	12%
2008	12%
2009	11%
2010	16%
2011	Dados não validados
2012	17%
2013	15%
2014	13%
2015	14%
2016	19%
2017	15%

2- Número de trabalhadores

Segue-se a distribuição de empresas de acordo com o número de trabalhadores, no final de 2017. As empresas foram divididas em 3 grupos: 1 a 5 trabalhadores; 6 a 10 trabalhadores e mais de 10 trabalhadores. Nos pontos que se seguem, serão distinguidos os reparadores autorizados de marca, dos reparadores independentes.

31 de Dezembro de 2017



Como se pode observar, 54% das empresas independentes que responderam, tem até 5 trabalhadores, 23% entre 6 a 10 trabalhadores, e 23% tem mais de 10 trabalhadores. No caso dos reparadores de marca estes aparecem nos intervalos até 5 trabalhadores com 15% de empresas, em 6 a 10 trabalhadores, com 15% das empresas, e mais de 10 trabalhadores com 70% das empresas.

Os reparadores independentes, comparativamente com o ano anterior, mantiveram a mesma distribuição de empresas por estes grupos.

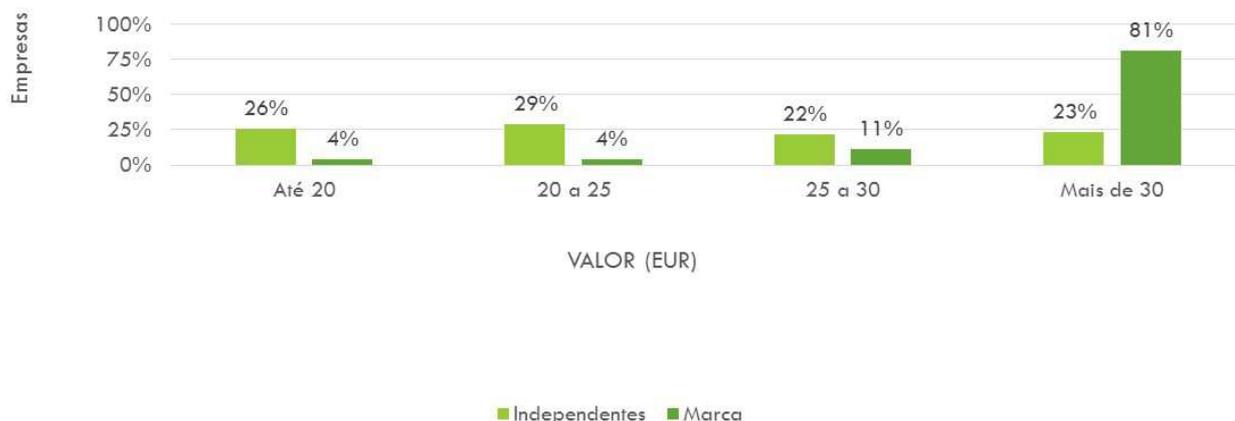
Em 2017, os reparadores de marca aumentaram no último grupo, mais de 10 trabalhadores, o que já tinha acontecido no ano anterior.

Os resultados apontam para um valor médio do número de trabalhadores nos reparadores independentes de 7 (6 entre 2012 e 2014), e de 20 trabalhadores nos reparadores de marca, média mais elevada dos últimos anos.

Deve também ser considerado que, por falta de meios humanos, as empresas mais pequenas terão mais dificuldades em responder a estes inquéritos, pelo que se deverá ter também em consideração este pressuposto face aos resultados apresentados.

3- Preço – Hora

Segue-se a distribuição de empresas de acordo com os valores de preço – hora praticados, no final de 2017. As empresas foram divididas nos seguintes grupos: até 20€; entre 20 e 25€; entre 25 e 30€; e mais de 30€. Os valores indicados não incluem o IVA.



Conforme se pode observar, um número significativo de empresas independentes inquiridas afirmou praticar em 2017 um preço – hora inferior a 20 €, 26%, valor próximo do valor do ano anterior. Os reparadores independentes distribuem-se de forma mais ou menos equitativa pelos 4 grupos, situação que sempre aconteceu, o que demonstra a heterogeneidade entre estes reparadores.

Tal como nos anos anteriores, os reparadores de marca encontram-se maioritariamente no último intervalo, 81% de empresas

Junto das empresas inquiridas, temos os valores médios do preço-hora: 34,29 € para reparadores de marca e 25,72 € para reparadores independentes. Estes valores por si só não poderão ser utilizados como referências, também porque as variações destes valores têm comportamentos distintos conforme a localização geográfica das empresas, e conforme as atividades que são desenvolvidas.

4- Faturação Média

Segue-se a distribuição de empresas de acordo com a faturação mensal média de 2017. Também aqui, e mais uma vez, os valores não incluem IVA.



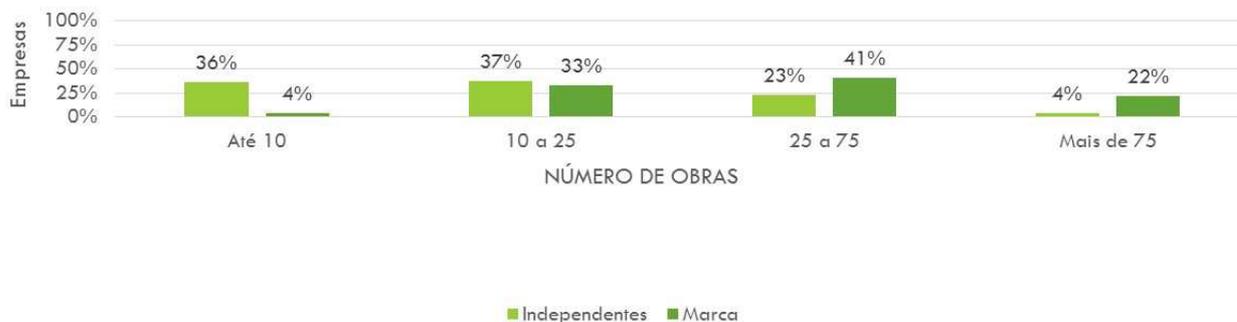
As empresas foram divididas em 5 intervalos, de acordo com a sua faturação mensal média: até 5.000€; entre 5.000 e 10.000€; entre 10000 e 25.000€; entre 25.000 e 50.000€; e mais de 50.000€.

Desde 2012, temos a maioria dos reparadores independentes no 2.º e no 3.º grupo. Mais de metade dos reparadores de marca ocupam desde 2014 o último intervalo.

A percentagem de faturação a particulares é de 49% no caso dos reparadores de marca e de 54% no caso dos reparadores independentes.

5- Atividade

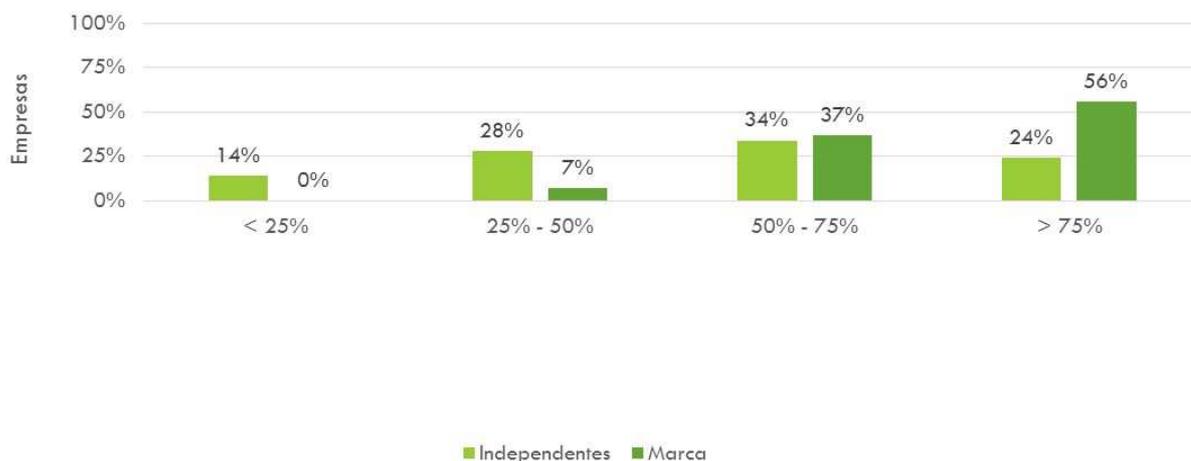
Segue-se a distribuição de empresas de acordo com o número médio de obras abertas por semana, em 2017. As empresas foram divididas em 4 grupos, por número de obras abertas semanalmente: até 10 obras; entre 10 e 25; entre 25 e 75; e mais de 75 obras abertas.



Os independentes ocupam principalmente os 2 primeiros intervalos, ao passo que o maior número de reparadores de marca ocupa o 3.º. Ambas as situações acontecem já desde 2008.

Em termos médios, o reparador independente abriu, em 2017, 1.544 obras. O reparador de marca abriu 3.802 obras.

No gráfico seguinte é apresentada a distribuição de empresas de acordo com a taxa média de ocupação da oficina, em 2017. Também aqui as empresas foram divididas em 4 grupos, conforme o valor percentual de taxa de ocupação da oficina: menos de 25%; entre 25% e 50%; entre 50% e 75%; e entre 75% e 100%.



Os reparadores independentes situam-se tipicamente no 2.º e no 3.º intervalo, tal como se tem verificado nos anos anteriores. Estes subiram principalmente no 1.º grupo. São 14% quando eram 9% no ano anterior. De assinalar que 42% dos reparadores independentes têm taxas de ocupação inferiores a 50%, o que aumentou ligeiramente em relação ao ano anterior.

Os reparadores de marca que ao longo dos anos se dividem na sua maioria pelo 3.º e 4.º grupo estão agora em maioria no último grupo, o que só tinha acontecido em 2014. Nos últimos 5 anos, este é o 4.º em que não temos reparadores de marca com taxa de ocupação inferior a 25%.

6- Dificuldades

Neste inquérito foram colocados 11 temas, pedindo-se aos inquiridos que atribuíssem uma nota de 1 a 3, relativa ao peso de cada tema enquanto dificuldade para a sua atividade. Apresentam-se nos quadros seguintes, um para reparadores de marca e outro para reparadores independentes, as percentagens de empresas que votaram com a nota 3 (grande dificuldade) cada um dos 11 temas.

	MARCA	
Reparação Clandestina	75%	1º
Falta de Clientes	42%	2º
Atrasos Recebimentos	40%	3º
Custos Gestão Ambiental	38%	4º
Falta Pessoal Habilitado	28%	5º
Custos Operação	20%	6ª
Excesso de Empresas	19%	7ª
Garantias longas	19%	8ª
Viaturas Evoluídas	15%	9ª
Falta de informação Técnica	9%	10ª
Dificuldade Abastecimentos Peças	2%	11ª

	INDEPENDENTES	
Reparação Clandestina	60%	1º
Falta de Clientes	40%	2º
Atrasos Recebimentos	33%	3º
Custos Gestão Ambiental	31%	4º
Falta Pessoal Habilitado	28%	5º
Custos Operação	22%	6ª
Excesso de Empresas	19%	7ª
Garantias longas	15%	8ª
Viaturas Evoluídas	9%	9ª
Falta de informação Técnica	8%	10ª
Dificuldade Abastecimentos Peças	2%	11ª

A maior parte dos reparadores de marca e dos reparadores independentes assinalaram a “reparação” clandestina como um dos seus grandes constrangimentos à atividade. Os atrasos nos recebimentos e os custos da gestão ambiental têm também peso em ambas as tipologias de empresas. De realçar que, desde que este inquérito é feito nos moldes atuais (2004), foi em 2012 que a dificuldade “reparação clandestina” ocupou pela primeira vez o 1.º lugar, quer para reparadores de marca, quer para reparadores independentes. Tal não deixou mais de acontecer.

Curiosamente os grandes *dossiers* que são preocupações dos lobbies dos reparadores (principalmente dos independentes) na Europa, nunca se apresentaram como grandes dificuldades para os reparadores Portugueses: acesso à informação técnica; viaturas evoluídas; e abastecimento de peças.

Conforme referido, este artigo é apenas uma síntese dos resultados obtidos. A ANECRA agradece a colaboração de todos os que contribuíram no preenchimento deste inquérito. Esperamos que em acções futuras a taxa de adesão possa continuar a ser um sucesso, já que este tipo de estudos é a melhor forma de conhecer o sector, e consequentemente poder actuar na defesa dos interesses do mesmo.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

MEMORANDO DA ANECRA EM DEFESA DO SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL

ANO 2017

MEMORANDO DA ANECRA SOBRE O SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL, 2017

1 - PREÂMBULO

Apesar da evolução positiva registada desde 2014 e vivida de forma mais intensa no ano em curso, no número de matrículas emitidas de veículos automóveis o que indicia uma recuperação no mercado automóvel nacional e a que não é alheia uma relativa melhoria das condições económicas e sociais do país, com uma ligeira recuperação do poder de compra das famílias, com o aumento do índice de confiança dos consumidores e com uma atenuação das restrições à concessão de crédito, o Sector Automóvel como um todo, continua a confrontar-se com um cenário de grandes dificuldades, senão mesmo de visível crise de actividade e que, em especial no segmento da reparação e manutenção não deixa de continuar a pôr em sério risco a sobrevivência das respectivas empresas e do correspondente emprego.

Reafirmando tudo o que foi evidenciado, no quadro do “MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SECTOR AUTOMÓVEL”, aprovado em finais de 2012 e implementado desde aí, para além dos desafios que quotidianamente se colocam aos empresários do Sector, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, temos que tomar na devida conta, todo um conjunto de inexecutáveis e desequilibradas exigências legais, particularmente ao nível fiscal, ambiental e laboral, que configuram uma feroz perseguição aos profissionais do sector cumpridores, que sofrem na pele as agruras de uma gravosa Economia Paralela que a inércia da acção de fiscalização exercida pelas entidades competentes, não consegue debelar provocando uma séria e inultrapassável concorrência desleal, acompanhada de uma considerável evasão e fraude fiscal.

É indiscutível que compete aos governantes, implementarem as medidas e executarem adequadamente as estratégias de política nacional, aprovando legislação e normativos para cuja génese o poder político deve contar, de forma sistemática, com o apoio activo das Associações Sectoriais, em especial daquelas que possuam o estatuto de Pessoa Colectiva de Utilidade Pública.

Impõe-se assim, que sejam criadas condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades que continuam a enfrentar, lutam para criar riqueza ao produzirem bens e serviços, numa procura incessante para assegurar não só, a manutenção do emprego, como também a criação de novos postos de trabalho. Esta estratégia impõe uma estreita colaboração com o poder associativo, como defensor e legítimo representante dos interesses das empresas de cada sector de actividade perante a administração central, local e regional, garante de uma adequada protecção, num espírito de solidariedade e de apoio recíproco.

Pretendemos com este Memorando, apresentar um conjunto de Medidas enquadradas em quatro grandes dossiers específicos do sector automóvel, ou seja, Economia Paralela, Fiscalidade, Ambiente e Organização e Processo Administrativo de Emissão de Matrículas e Registo de Veículos Automóveis, que visam ultrapassar os principais constrangimentos com que quotidianamente, se confrontam empresários e profissionais do sector, no contexto de uma estratégia da ANECRA, em que está

subjacente uma preocupação de definir prioridades na acção para melhor se assegurar uma adequada e eficaz implementação.

2 - PROPOSTAS E SUGESTÕES DA ANECRA

2.1 - ECONOMIA PARALELA

- MEDIDAS

- a) Intervenção articulada das entidades de fiscalização do Estado, designadamente da ASAE, do SEPNA, da GNR, da AT, do IGAMAOT e da ACT, no combate à Economia Paralela através da fiscalização e verificação pedagógica, mas também sancionatória da habilitação legal para exercício da actividade, evitando a concorrência desleal e a evasão fiscal.
- b) Combate à Economia Paralela, através da implementação das seguintes alterações legislativas:
 - Obrigatoriedade de indicação do número de identificação fiscal de qualquer consumidor, na emissão da factura/recibo referente à aquisição de peças componentes ou consumíveis relativos ao automóvel;
 - Apresentação de factura de revisão do veículo, comprovativa do cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante, na inspecção periódica.
- c) Certificação das empresas de Reparação e Manutenção Automóvel;
- d) Regulação da actividade das Oficinas Móveis de Automóveis.

2.2 – FISCALIDADE

2.2.1. – FISCALIDADE AUTOMÓVEL

- MEDIDAS

- a) Criação de um Grupo de Trabalho Governamental, com a participação da ANECRA e outras Associações congéneres, com o objectivo de analisar e balancear a actual fiscalidade automóvel, no que concerne ao ISV, ao IUC e ao ISP definindo e propondo alterações da sua filosofia e conceptualismo visando a sua actualização e adequação às realidades económica, financeira, social, ambiental e de sustentabilidade e mobilidade, do país.
- b) Redução progressiva do peso do ISV em detrimento do aumento do peso do IUC, permitindo a transferência parcial da carga fiscal para a Circulação.

- c) Eliminação da incidência do ISV sobre os veículos comerciais ligeiros ou, em alternativa a dedução do ISV pago na compra de veículos comerciais ligeiros, destinados à actividade das micro e PME's.
- d) Dedução do IVA cobrado na aquisição de viaturas ligeiras de mercadorias, com mais de 3 lugares e caixa aberta, com ou sem cobertura, com Peso Bruto superior a 2.000 kg.
- e) Suspensão da incidência do IUC sobre os veículos automóveis usados que não circulam na via pública e que se encontram na posse dos comerciantes profissionais de automóveis usados para revenda.
- f) Eliminação da incidência do IVA sobre o ISV, promovendo a sua reanálise nas Instâncias Comunitárias competentes.
- g) Eliminação de Tributação Autónoma, para revendedores autorizados de viaturas novas naquilo que diz respeito aos modelos de viaturas com rotatividade do stock de Demonstração, de pelo menos duas vezes por ano, necessárias à apresentação/demonstração de produto, tendo como objectivo gerar novas vendas.

2.2.2. – FISCALIDADE VERDE

- MEDIDAS

- a) Retoma do Sistema de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida, para veículos automóveis que não só eléctricos ou híbridos plug-in, por contrapartida da aquisição de veículos com baixos níveis de emissões de CO₂, constantes da Proposta da Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde, como forma de incrementar a Segurança Rodoviária, salvaguardar o ambiente e promover a mobilidade sustentável.
- b) Criação de benefícios fiscais em sede de IRS e/ou IRC destinados a compensar os custos inerentes à transformação para GPL e/ou GN dos veículos usados em circulação, visando a substituição de outros combustíveis fósseis mais poluentes.
- c) Redução do ISV para veículos automóveis novos, com sistema de GPL integrado.
- d) Redução de IUC para viaturas que utilizem GPL ou GN.

2.3 – AMBIENTE

- MEDIDAS

- a) Criação/Reformulação de legislação que imponha a aplicação, por parte de todos os operadores ao longo da cadeia comercial, nomeadamente as grandes superfícies, de metas de recolha mínima obrigatória, de resíduos referentes a alguns produtos comercializados.
- b) Revisão do recentemente publicado quadro Sancionatório em matéria ambiental, com maior redução das coimas, aplicáveis em função da

tipologia das empresas (dimensão, instalações e recursos humanos), corrigindo as diferenças ambientais diferenciadas para sectores de actividade muito distintos e desligadas da respectiva dimensão empresarial.

- c) Revisão do Quadro Legal da Responsabilidade Ambiental, por forma a excluir os pequenos operadores da reparação e manutenção automóvel (micro e pequenas empresas), do seu âmbito de aplicação.

2.4 – ORGANIZAÇÃO E PROCESSO ADMINISTRATIVO DE EMISSÃO DE MATRÍCULAS E REGISTO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS

• MEDIDAS

- a) Reactivação da Proposta da ANECRA, lançada em 1997, tendente à criação do INSTITUTO AUTOMÓVEL, permitindo assim, enquadrar numa só Entidade, competências da área automóvel, dispersas por três Organismos do Estado, AT, IMT e IRN, enquadradas em diferentes Ministérios, Finanças, Economia e Justiça, o que permitirá uma significativa redução de custos de contexto do sector, dos consumidores e uma melhor articulação e coordenação dos processos administrativos relativos à emissão de Matrículas e ao Registo de Veículos Automóveis.
- b) Redução dos custos de emolumentos referentes à Transferência de Propriedade dos veículos, com maiores benefícios para o Registo Automóvel on-line.
- c) Alargamento dos prazos para o registo legal de propriedade por parte dos comerciantes de automóveis autorizados.
- e) Simplificação e melhoria do processo de emissão de matrícula e criação de canais automáticos de disponibilização às Associações do Sector, das informações estatísticas quotidianas relativas à emissão de matrículas.
- f) Definição e implementação de novas metodologias referentes à recolha, tratamento e divulgação de dados estatísticos sectoriais, contemplando as noções de venda de veículos automóveis e seus destinatários, para além da simples emissão de matrículas.

Direcção da Anecra

Lisboa, 14 de Março de 2017



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA
Relativas ao
COMBATE À ECONOMIA PARALELA



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

COMBATE À ECONOMIA PARALELA

**IMPOSIÇÃO DE REGISTO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL DE
QUALQUER CONSUMIDOR, NA EMISSÃO DA FACTURA/RECIBO
REFERENTE À AQUISIÇÃO DE PEÇAS, ACESSÓRIOS OU CONSUMÍVEIS
RELATIVOS AO AUTOMÓVEL**

IMPOSIÇÃO DE REGISTO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL DE QUALQUER CONSUMIDOR, NA EMISSÃO DA FATURA/RECIBO REFERENTE À AQUISIÇÃO DE PEÇAS, ACESSÓRIOS OU CONSUMÍVEIS RELATIVOS AO AUTOMÓVEL.

CONTEXTO

O Sector Automóvel, vive dificuldades e defronta-se com um cenário de profunda crise económica que está a conduzir à falência, grande parte do seu tecido empresarial, com efeitos gravíssimos ao nível do desemprego, que resulta da actual conjuntura económica nacional e internacional, agravado com o aumento da carga fiscal incidente sobre o Automóvel, com a redução do poder de compra das famílias e, ainda, com as restrições ao crédito.

Para além dos desafios que actualmente se colocam às empresas do Sector, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, colocam-se também inexecutáveis e desadequadas exigências legais, acompanhada pela pouca eficácia da fiscalização à concorrência desleal.

A consequência tem sido a diminuição do número de empresas do sector da reparação e manutenção automóvel, bem como o aumento do desemprego no mesmo sector. Mas, e inevitavelmente, muitas destas empresas que encerram, e muitos destes desempregados, continuam a trabalhar. A única diferença é que os que passam a fazer na vertente clandestina do sector, reforçando ainda mais a concorrência desleal a que os restantes profissionais cumpridores já estão sujeitos, aumentando a evasão fiscal, e desequilibrando ainda mais o sistema social do país (os profissionais que começam a operar na vertente clandestina passam também a beneficiar dos apoios sociais ao desemprego).

A ANECRA desenvolve a sua actividade em defesa dos legítimos interesses das empresas suas associadas e repudia as práticas desleais e lesivas da livre concorrência no Mercado do Comércio e Reparação Automóvel que desvirtuam o seu normal funcionamento, causam sérios prejuízos aos agentes económicos que desenvolvem a sua actividade profissional de forma séria, idónea e responsável e que apesar das dificuldades impostas pela actual conjuntura, não deixam de cumprir a legislação aplicável ao Sector.

Verifica-se com efeito, a existência de uma economia paralela na Reparação Automóvel, por “operadores” que não cumprem com as exigências legais e que desenvolvem a sua actividade de forma “desregulada” quer na via pública, quer em espaços privados, não licenciados, que se tem vindo a acentuar com o estado recessivo da Economia, com o inevitável agravamento da situação financeira sentida pelas empresas do Sector Automóvel.

Compete aos Governantes, implementarem as medidas e executarem as estratégias de política nacional, aprovarem legislação e criarem as condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades, lutam para produzir bens e

serviços, procuram não só manter, como também, criar postos de trabalho, e que se esforçam, por inverter o estado recessivo da nossa Economia.

A ANECRA pretende aqui dar o seu contributo no combate à economia paralela e consequentes: evasão fiscal; agressão ambiental; e concorrência desleal.

Apresentam-se assim os mecanismos necessários à implementação de uma das medidas do seu manifesto: Imposição de registo do número de identificação fiscal de qualquer consumidor, na emissão da factura/recibo referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

MEDIDA PROPOSTA

Com a presente alteração legislativa pretende-se que entre as Formalidade da Factura, consagradas no artigo 36º do CIVA, quando ocorra uma transacção no âmbito da aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, seja obrigatória a indicação do número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a mesma não contenha esse elemento.

Esta alteração legislativa visa controlar a economia paralela e permite registar através da factura de aquisição de material por um sujeito não passivo do imposto, não só a aquisição do bem, como o seu adquirente ou destinatário.

Nos caso em que este se recuse a fazer constar da factura o NIF, passará a AT a dispor de informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que o determinaram, inclusivamente no próprio transporte, considerando a utilização da Factura como Guia de Transporte.

Para compatibilizar a presente alteração legislativa, com as restantes disposições do CIVA, propõe-se ainda:

- Que a presente exigência legal não seja dispensada mesmo nas facturas de valor inferior a (euro) 1000 (alteração do artigo 36º nº15 CIVA);

- Que esta situação possa também ser objecto de Facturas Simplificada (alteração ao artigo 40º CIVA - nova alínea c);

- Por forma a fazer constar da Factura, através do Novo Programa de Facturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril):

a) Que se trata de uma factura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

b) Que o adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF'.

Propõe-se, igualmente, uma alteração ao Ofício Circulado Nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária.

SITUAÇÃO ATUAL

O artigo 36º do CIVA integra os elementos e formalidades que, genericamente, devem obrigatoriamente constar das facturas passem a incluir a obrigatoriedade da Factura, sem qualquer menção específica no que se refere à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

O Código do IVA admite, enquanto excepção legal, a possibilidade do adquirente ou destinatário, não sujeito passivo, solicitar a não indicação na factura do seu número de identificação fiscal (artigo 36º nº 16 do CIVA).

Por outro lado, o Código do IVA, também afasta a obrigatoriedade de indicação na factura de valor inferior a €1000, da identificação e domicílio do adquirente ou destinatário que não seja sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a factura contenha esses elementos (artigo 36º nº 15 do CIVA).

O actual enquadramento legal da emissão de facturas permite assim, que um sujeito não passivo de IVA, venha a adquirir peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, enquanto consumidor final e as utilize, posteriormente, na actividade de reparação automóvel desenvolvida no âmbito de uma economia paralela e que foge de qualquer controle de natureza fiscal, por parte das entidades competentes.

Atendendo ao actual enquadramento legal da questão, a alteração legislativa que propomos, visa assim, controlar eventuais desvios ao regular exercício da actividade de reparação e manutenção automóvel, pois permite registar através da factura, não apenas a aquisição dessas peças, acessórios e consumíveis por um sujeito não passivo do imposto, como também, identificar o seu adquirente ou destinatário.

Nos casos em que o adquirente ou destinatário se recuse a fazer constar da factura o NIF, passará a Autoridade Tributária, a ter a faculdade de aceder a informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que determinaram essa recusa.

Por outro lado, o artigo 40º CIVA regula as condições de emissão de factura simplificada, incluindo as transmissões de bens efectuadas por retalhistas ou vendedores ambulantes a não sujeitos passivos, quando o valor da factura não seja superior a €1000, bem como, outras transmissões de bens e prestações de serviços em que o montante da factura não seja superior a €100.

Neste sentido e, por forma a acautelar que a aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, possa ficar abrangida pelas regras de emissão de factura simplificada nos termos previstos no artigo 4º CIVA, propomos a criação de uma nova alínea ao preceito legal em causa (alínea c).

Acresce ainda a necessidade de fazer constar a situação que apresentamos na Factura no âmbito do Novo Programa de Facturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril).

Pelos motivos invocados e com a fundamentação exposta, considera-se indispensável, para a exequibilidade da medida que propomos e para o seu rigoroso cumprimento que a factura permita deixar expressa, a indicação de que se trata de uma aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel e, por outro lado, que o adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF”.

Impõe-se, numa perspectiva de coerência e complementaridade uma alteração ao Ofício Circulado N° 50.001/2013 da Autoridade Tributária.

MECANISMOS A IMPLEMENTAR

Apresentamos uma proposta de alteração aos Artigo 36º e 40º do CIVA e ao Ofício Circulado nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária referente a Programas de Facturação, para que seja possível a implementação destes mecanismos (Anexo 1).

ANEXO 1

ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Medida – Imposição de registo do número de identificação fiscal de qualquer consumidor, na emissão da factura/recibo referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

Para implementação desta medida, propõem-se as seguintes alterações legislativas:

- **Alteração do Artigo 36º do Código do IVA, acrescentando um novo número (17), com a seguinte redacção:**

17 (novo) “A indicação na factura do número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo é obrigatório no caso de factura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a factura não contenha esse elemento”.

Esta nova disposição legal, pressupõe as inerentes alterações legislativas aos seguintes preceitos legais:

- **Alteração do nº 15 do Artigo 36º do Código do IVA, no mesmo sentido e para que esta disposição não constitua uma excepção ao regime proposto (alteração assinalada com sublinhado):**

15. “Sem prejuízo do disposto no número 17 a indicação na factura da identificação e do domicílio do adquirente ou destinatário que não seja sujeito passivo não é obrigatória nas facturas de valor inferior a (euro) 1000, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a factura contenha esses elementos.”

- **Alteração do Artigo 40º do Código do IVA (Facturas simplificadas). Propõe-se uma alínea c) (nova) para o nº 1, com a seguinte redacção:**

1 – (...)

- a) (...);
- b) (...);
- c) “Transmissões de bens por retalhistas nas situações previstas no nº 17 do artigo 36º (alteração assinalada com sublinhado):”

- **Alteração ao Ofício Circulado N° 50.001/2013 da Autoridade Tributária referente a Programas de Facturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril:**

Por forma a dar execução às alterações legislativas propostas, sugere-se que o Ponto 2.2.4., inclua 2 subdivisões;

Ponto 2.2.4.1. Que integre a redacção do 2.2.4.

Ponto 2.2.4.2., com a seguinte redacção:

Nas situações de facturas emitidas na transmissão de bens referida no nº 17 do Artigo 36º do CIVA, entregues a clientes que não facultem a sua identificação fiscal, deverão nestes documentos ser indicados:

a) *“Transmissão de bens a que se refere o nº 17 do artigo 36º” (aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel);*

b) *“O adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF”.*

FUNDAMENTAÇÃO

Com a presente alteração legislativa pretende-se que entre as Formalidade da Factura, consagradas no artigo 36º do CIVA passem a incluir a obrigatoriedade da Factura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, indicar o número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a mesma não contenha esse elemento.

Esta alteração legislativa visa controlar a economia paralela e permite registar através da factura de aquisição de material por um sujeito não passivo do imposto, não só a aquisição do bem, como o seu adquirente ou destinatário.

Nos caso em que este se recuse a fazer constar da factura o NIF, passará a AT a dispor de informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que o determinaram, inclusivamente no próprio transporte, considerando a utilização da Factura como Guia de Transporte.

Para compatibilizar a presente alteração legislativa, com as restantes disposições do CIVA, propõe-se ainda:

- Que a presente exigência legal não seja dispensada mesmo nas facturas de valor inferior a (euro) 1000 (alteração do artigo 36º nº15 CIVA);

- Que esta situação possa também ser objecto de Facturas Simplificada (alteração ao artigo 40º CIVA - nova alínea c);

- Por forma a fazer constar da Factura, através do Novo Programa de Facturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril):

a) *Que se trata de uma factura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel)*

b) *Que o adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF’.*

Propõe-se igualmente uma alteração ao Ofício Circulado Nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

COMBATE À ECONOMIA PARALELA

**OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO NOS CENTROS DE
INSPECÇÃO, DA FACTURA DE REVISÃO DO VEÍCULO AUTOMÓVEL**

OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO NOS CENTROS DE INSPECÇÃO, DA FACTURA DA REVISÃO

CONTEXTO

O Sector Automóvel, vive dificuldades e defronta-se com um cenário de profunda crise económica que está a conduzir à falência, grande parte do seu tecido empresarial, com efeitos gravíssimos ao nível do desemprego, que resulta da actual conjuntura económica nacional e internacional, agravado com o aumento da carga fiscal incidente sobre o Automóvel, com a redução do poder de compra das famílias e, ainda, com as restrições ao crédito.

Para além dos desafios que actualmente se colocam às empresas do Sector, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, colocam-se também inexequíveis e desadequadas exigências legais, acompanhada pela pouca eficácia da fiscalização à concorrência desleal.

A consequência tem sido a diminuição do número de empresas do sector da reparação e manutenção automóvel, bem como o aumento do desemprego no mesmo sector. Mas, e inevitavelmente, muitas destas empresas que encerram, e muitos destes desempregados, continuam a trabalhar. A única diferença é que o passam a fazer na vertente clandestina do sector, reforçando ainda mais a concorrência desleal a que os restantes profissionais cumpridores já estão sujeitos, aumentando a evasão fiscal, e desequilibrando ainda mais o sistema social do país (os profissionais que começam a operar na vertente clandestina passam também a beneficiar dos apoios sociais ao desemprego).

A ANECRA desenvolve a sua actividade em defesa dos legítimos interesses das empresas suas associadas e repudia as práticas desleais e lesivas da livre concorrência no Mercado do Comércio e Reparação Automóvel que desvirtuam o seu normal funcionamento, causam sérios prejuízos aos agentes económicos que desenvolvem a sua actividade profissional de forma séria, idónea e responsável e que apesar das dificuldades impostas pela actual conjuntura, não deixam de cumprir a legislação aplicável ao Sector.

Verifica-se com efeito, a existência de uma economia paralela na Reparação Automóvel, por “operadores” que não cumprem com as exigências legais e que desenvolvem a sua actividade de forma “desregulada” quer na via pública, quer em espaços privados, não licenciados, que se tem vindo a acentuar com o estado recessivo da Economia, com o inevitável agravamento da situação financeira sentida pelas empresas do Sector Automóvel.

Compete aos Governantes, implementarem as medidas e executarem as estratégias de política nacional, aprovarem legislação e criarem as condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades, lutam para produzir bens e serviços, procuram não só manter, como também, criar postos de trabalho, e que se esforçam, por inverter o estado recessivo da nossa Economia.

A ANECRA pretende aqui dar o seu contributo no combate à economia paralela e consequentes: evasão fiscal; agressão ambiental; e concorrência desleal.

Apresentam-se assim os mecanismos necessários à implementação de uma das medidas do seu manifesto: a obrigatoriedade de apresentação nos Centros de Inspeção, da factura relativa à revisão de cada viatura, para efeitos da respectiva inspeção periódica.

A implementação desta medida, permitirá um maior controle de situações de irregular exercício da actividade, desincentivará a procura desse tipo de prestadores de serviços, por parte do consumidor e, por outro lado, terá efeitos positivos ao nível da Segurança Rodoviária e Protecção do Meio Ambiente.

MEDIDA PROPOSTA

No âmbito da submissão de uma viatura a uma inspeção periódica, além de toda a documentação já exigida ao apresentante, a viatura deverá também ser acompanhada das facturas que comprovem a realização das manutenções ou revisões periódicas. A não apresentação dessas facturas implica a não aprovação da viatura.

SITUAÇÃO ATUAL

A viatura só poderá circular se aprovada em Inspeção Periódica Obrigatória, que deve ser feita em intervalos de tempo legalmente definidos, conforme a tipologia da viatura. Como exemplo, em Portugal, um veículo ligeiro de passageiros deve ser apresentado em IPO:

- Pela 1.^a vez, até aos 4 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 2.^a vez, até aos 6 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 3.^a vez, até aos 8 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 4.^a vez e seguintes, anualmente.

O Artigo 12.^o do Decreto-Lei n.^o 144/2012, de 11 de Julho, refere que: “No ato da inspeção periódica deve o apresentante do veículo exhibir os documentos previstos no n.^o 2 do artigo 85.^o do Código da Estrada, sem os quais a inspeção não pode ser efectuada.”. São eles:

- a) Título de registo de propriedade do veículo ou documento equivalente;
- b) Documento de identificação do veículo;
- c) Ficha de inspeção periódica do veículo, quando obrigatória nos termos legais.

Os dois primeiros, na maior parte dos casos, constituem-se como apenas um documento. O terceiro documento, na prática só será necessário depois de veículo ter sido já submetido a uma inspeção.

Um aspecto que pode ser importante para análise futura é o de que a existência desta documentação é verificada administrativamente, previamente à realização da IPO. A falta de um documento não implica a reprovação ou anotação de deficiência, mas sim a não submissão a IPO.

Em relação a documentação, o inspector:

- Confirma algumas características da viatura com o documento de identificação do veículo, nomeadamente, matrícula, quadro, e dimensões de pneumáticos.

- Confirma se os defeitos constantes na última ficha de inspecção foram corrigidos.

Durante a IPO, as irregularidades detectadas pelo inspector traduzem-se em deficiências, que podem ser de Tipo 1, 2, ou 3. Uma deficiência do Tipo 2 ou uma deficiência do Tipo 3, são, por si só, motivo de reprovação da viatura.

Não é obrigatória a deslocação a um reparador, antes da IPO, ou depois, mesmo em caso de reprovação, em que apenas é necessária a correcção dos defeitos.

Como exemplo, o Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de Julho, refere que: “Os veículos que apresentem deficiências do tipo 3 podem circular apenas para deslocação até ao local de reparação e posterior regresso ao centro de inspecção para confirmar a correcção das anomalias.”. Portanto existe a expressão “local de reparação” não estando o seu conceito definido.

MECANISMOS A IMPLEMENTAR

Apesar de ser já prática frequente, não se pretende obrigar o proprietário de uma viatura a deslocar a sua viatura a um reparador antes da IPO.

Pretende-se que a viatura seja acompanhada dos comprovativos da realização das revisões periódicas. Esses comprovativos deverão ser as facturas dessas mesmas revisões, conforme plano de manutenção da marca respectiva.

O proprietário da viatura poderá conhecer os intervalos de revisão da mesma, ou em tempo ou em quilómetros. Esse conhecimento é transmitido ou, através do livro de revisões, ou, caso o mesmo não exista, através de contacto com um representante da marca. Prevê-se que esta informação venha também a estar disponível no Portal do Automóvel, gratuito para proprietários de viaturas.

Para este efeito, essas revisões serão feitas em qualquer reparador, que deverá seguir criteriosamente as especificações do fabricante relativamente a cada revisão. As especificações poderá conhecê-las por representante legal da marca, ou através de base credível de dados técnicos, com um módulo de intervalos de revisão.

De assinalar que a execução de um plano de revisão de um fabricante inclui um conjunto muito superior de tarefas, onde se inclui um número significativo de verificações, relativamente a uma simples e habitual “mudança de óleo e filtro”.

No final da revisão deve o reparador emitir uma factura, onde deve estar claramente identificada a matrícula da viatura, e onde deve constar pelo menos um item que refira “Manutenção periódica xxxxxx conforme as especificações do fabricante”. Por exemplo: “Manutenção periódica dos 30.000 quilómetros conforme as especificações do fabricante”.

A factura deveser apresentada aquando da IPO, podendo acontecer que entre duas IPO a viatura não tenha atingido o intervalo de revisão seguinte. Nesse caso não existirá obrigação de apresentação de nova factura.

O controlo destas facturas poderá não ser efectuado por via administrativa, mas sim pelo próprio inspector, que terá acesso aos dados do fabricante relativamente aos intervalos de revisão.

Assim, a viatura será sempre presente a inspecção.

O inspector confrontará os quilómetros assinalados na última ficha de inspecção com os quilómetros actuais da viatura e considerando o item relativo a revisões que conste das facturas, o qual deverá estar claramente identificado, verificará se a(s) mesma(s) corresponde à(s) preconizada(s) pelo fabricante.

Verificando-se a não apresentação da factura ou incumprimento dos pressupostos, será assinalada uma infracção do tipo 2, que por si só implica a reprovação da viatura. Legalmente permite-se que “O veículo pode, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspecção para confirmar a correcção das deficiências anotadas na ficha de inspecção.”. Isto é, depois de reprovar, para conseguir a aprovação da viatura terá que apresentar a factura em falta, e assim garantir a realização da revisão.

No caso de ter mais do que uma revisão (factura) em falta, terá que apresentar uma factura (ou várias) que garanta a execução de todas as revisões em falta, isto porque revisões diferentes podem ter algumas especificações diferentes.

Mais do que apontar apenas para a necessidade de apresentação do comprovativo da última revisão, a introdução destes mecanismos permitirá o controlo de todas as revisões, ou seja a emissão de factura em todas as revisões.

As viaturas que estejam a ser submetidas pela primeira vez a qualquer tipo de inspecção (não apenas IPO), estão dispensadas da apresentação de qualquer factura.

Naturalmente, estes mecanismos não se poderão aplicar a reparações mas sim a revisões periódicas.

Um aspecto não contemplado no Manifesto da ANECRA, mas que se enquadra dentro da medida agora apresentada, e que deve ser sugerido, passa pela obrigatoriedade da apresentação da factura relativa à correcção de defeitos técnicos que tenham provocado a reprovação da viatura.

Conforme se disse, em caso de reprovação, a viatura pode no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspecção para confirmar a correcção das deficiências anotadas na ficha de inspecção. Nestas situações, pode existir uma confirmação que poderá ser feita pelo inspector, ou apenas por via administrativa.

Para tal deve ser apresentada uma factura que indique “Correcção das deficiências constantes da ficha de inspecção n.º xxxxx, relativamente à viatura com matrícula xxxxx”. Administrativamente pode ser verificado o número da ficha que consta no item da factura com a própria ficha que indica a reprovação da viatura. Podem surgir várias facturas, emitidas por entidades diferentes, desde que se complementem em relação às deficiências registadas na ficha de inspecção, e que cada factura indique claramente as deficiências que foram corrigidas.

Todos estes mecanismos relativos ao controlo de facturas serão também considerados nas inspecções extraordinárias, e nas inspecções facultativas. Não deverão ser considerados nas inspecções para atribuição de matrícula, pois estas acontecem

normalmente para viaturas importadas e apenas por uma vez na história da viatura. Na inspecção seguinte, em princípio primeira IPO, a viatura já passará a ter que cumprir os mecanismos anteriores.

Apresentamos uma proposta de alteração do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de Julho, para que seja possível a implementação destes mecanismos (em anexo).

PONTOS FORTES DA MEDIDA

1. Esta medida torna-se fulcral no combate à reparação clandestina. Entidades não constituídas legalmente não poderão emitir factura. Mesmo um “clandestino” que possa emitir factura, sentir-se-á sempre mais exposto a uma eventual fiscalização, o que poderá motiva-lo a procurar cumprir mais normativos legais do que aqueles que tem vindo a cumprir.
2. A obrigatoriedade de todas as revisões serem comprovadas com factura, aumentará o serviço nas oficinas, já que nem todos os proprietários cumprem todos os planos de revisão, e a maior parte das vezes cumprem-nos de forma incompleta, sem serem vistas todas as especificações do fabricante.
3. Do ponto de vista fiscal, a obrigatoriedade da factura, além de aumentar as receitas de IVA, aumentará também as de IRC/IRS. Isto é uma ferramenta muito adequada ao combate à evasão fiscal. Ao mesmo tempo, aumentará o número de serviços, e o valor médio de cada serviço, aumentando também por esta via a receita fiscal.
4. Esta medida é também uma ferramenta válida em matéria de Segurança Rodoviária. Assim, se poderá garantir que as viaturas façam todas as revisões, e que todas as verificações, correcções, e substituições indicadas pelos fabricantes, são consideradas.
5. Do ponto de vista ambiental, esta medida é extremamente adequada. Desta forma se garante que todos os resíduos são encaminhados por produtores de resíduos devidamente identificados. Não há o risco dos resíduos serem indevidamente encaminhados por clandestinos, não licenciados e não registados no SIRER, ou pelos próprios proprietários da viatura.
6. Imagem do reparador: o reparador passará a ser mais responsabilizado pelo seu trabalho uma vez que se compromete a seguir todas as especificações dos planos de revisão. Ele é responsável por seguir as directrizes dos fabricantes, o que poderá melhorar a sua imagem junto dos seus clientes, em termos de competência técnica.

ANEXO

ALTERAÇÕES AO DECRETO-LEI Nº 144/2012, DE 11 DE JULHO

Para implementação desta medida, propõem-se as seguintes alterações legislativas (as alterações encontram-se assinaladas a sublinhado):

- **Alteração da alínea b) do nº 1 Artigo 10º do Decreto-Lei nº 144/2012, de 11 de Julho:**

b) “Tipo 2 – deficiência que afecta gravemente as condições de funcionamento do veículo ou directamente as suas condições de segurança ou desempenho ambiental, que põe em dúvida a sua identificação ou o comprovado cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante, devendo o mesmo, consoante o caso, ser apresentado:”

i)(...);

ii)(...);

iii) (novo) No centro de inspecção, para verificação do cumprimento do plano de manutenção do veículo.

A presente proposta de alteração legislativa ao integrar na deficiência Tipo 2, “o não cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante,” implica que a não observância deste requisito determine a reprovação do veículo na inspecção, por aplicação da alínea b) do artigo 13º do mesmo diploma legal.

E, conseqüentemente, impõe que se proceda à correcção da deficiência anotada.

- **Alteração do Artigo 12º do Decreto-Lei nº 144/2012, de 11 de Julho, criando um novo número:**

6 – (novo) “Para efeitos do disposto na alínea b) deve o apresentante do veículo exhibir no ato da inspecção periódica, as facturas comprovativas do cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante”.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

Relativas à

FISCALIDADE AUTOMÓVEL



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

FISCALIDADE AUTOMÓVEL

**SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DE IUC DOS VEÍCULOS USADOS,
LIGEIOS E PESADOS, QUE ESTÃO APARCADOS NOS STANDS DOS
REVENDEDORES PROFISSIONAIS**

SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DE IUC DOS VEÍCULOS USADOS, LIGEIOS E PESADOS, QUE ESTÃO APARCADOS NOS STANDS DE REVENDEDORES PROFSSIONAIS

1 - Com a entrada em vigor do Imposto Único de Circulação (IUC) o facto gerador do imposto, deixou de ser o uso ou a fruição do veículo, tal como acontecia com o Imposto Municipal sobre Veículos (IMV), e passou a ser a Propriedade, atestada pela Matrícula ou Registo em território nacional.

2 – Devido a uma redacção infeliz do respectivo quadro legal, a incidência do imposto (IUC) passou a abranger também, os veículos expostos em Stand para venda, por parte das empresas que têm como actividade principal a sua comercialização, o que não devia ter acontecido se tivesse sido respeitado - como devia ter sido - o *princípio da equivalência*, referido no artigo 2.º do CIUC pois, tais veículos, nem poluem o ambiente nem desgastam as vias de comunicação.

3 - Assim, esta abrangência é altamente lesiva para as empresas que actuam no Sector, uma vez que, manifestamente, as viaturas por si disponibilizadas para revenda, não se encontram em circulação, situação esta, que devia ter conduzido à sua isenção do imposto.

4 - Este problema agudiza-se e assume foros de enorme dramatismo, particularmente quando estamos perante empresas que têm inúmeras, (por vezes centenas) viaturas em stock durante períodos longos (frequentemente dois ou mais anos consecutivos), situação agravada pela acentuada redução conjuntural da procura destes bens e pela natural depreciação temporal que obriga ao seu reacondicionamento periódico e a vendas abaixo do preço de custo.

5 - Este drama do dia-a-dia comercial das empresas, é cumulado com a obrigação do pagamento do IUC sobre veículos que durante esse tempo não circularam e muitas das vezes nem voltarão a circular.

6 - No caso das empresas cujo giro comercial se situa na área do comércio de veículos pesados e de tractores, o problema é ainda mais gritante e injusto, face aos elevadíssimos valores de IUC a pagar, dado que os automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2500 kg, afectos ao transporte particular de mercadorias, ao transporte por conta própria, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades, estabelecidos na Categoria C do Código do IUC, chegam a pagar cerca de 1000 euros anuais, não obstante estarem parados e consequentemente, sem poluírem nem contribuírem para o desgaste dos eixos viários. Acresce ainda, o facto de estas viaturas estarem sujeitas a uma enorme desvalorização comercial, o que, em casos extremos, pode inclusivamente, fazer perigar a existência das empresas que se movimentam neste ramo de actividade.

7 - Por outro lado, quando uma empresa procede ao pagamento do IUC referente a um tractor, é forçada a pagar imposto no mês de aniversário da matrícula, pelo valor máximo de um semi-reboque, estando ainda a tipologia por definir, podendo, inclusive, o reboque não se encontrar em stock à data em que o imposto tem que ser liquidado.

8 - Face ao exposto e considerando que o actual IUC obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida do custo ambiental e viário que as viaturas provocam, em concretização de uma regra de igualdade

tributária, e sendo o facto gerador do imposto constituído pela Propriedade do Veículo, tal como atestada pela Matrícula ou Registo em território nacional, vimos pela presente Exposição, solicitar a melhor atenção de Sua Excelência o Senhor Ministro das Finanças para a necessidade de ser corrigido o injusto enquadramento fiscal das viaturas usadas que se encontram expostas para venda.

9 – Propomos assim, que seja promovida a criação de um Regime de Suspensão do IUC aplicável às viaturas usadas que se encontrem em Stand/Parque para revenda.

10 – Mais propomos que para a implementação desta Medida, seja definido com urgência um Processo Legislativo/Administrativo, eficaz e célere o que poderá implicar a criação de um Grupo de Trabalho, constituído pelos Serviços da Administração Pública afectos directa ou indirectamente a esta problemática e pelas Associações representativas do Sector, ANECRA e ACAP, por forma a que seja possível integrar o Documento final no âmbito da Proposta do Orçamento de Estado para 2017.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

Relativas à

FISCALIDADE VERDE



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

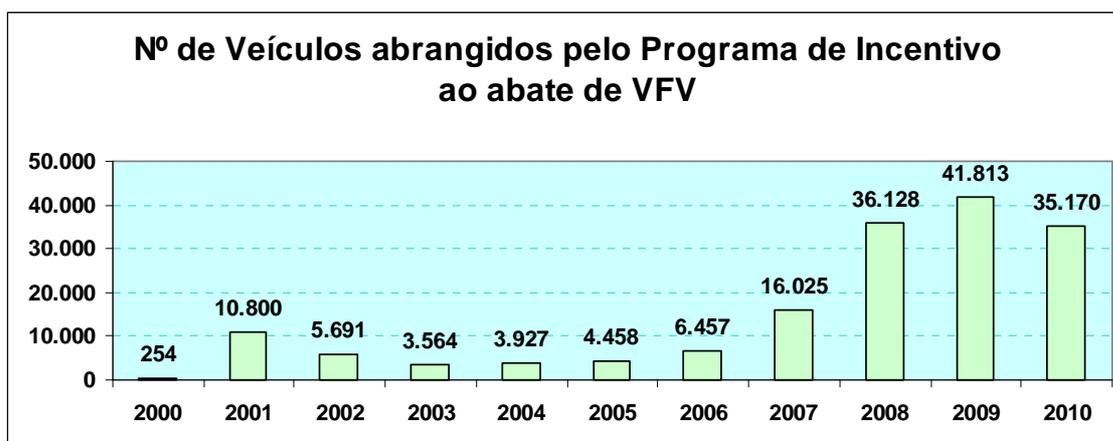
FISCALIDADE VERDE

REPOSIÇÃO DO SISTEMA DE INCENTIVOS AO ABATE DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

REPOSIÇÃO DO SISTEMA DE INCENTIVOS AO ABATE DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Em onze anos de existência o Programa de Incentivos ao Abate de Veículo em Fim de Vida deixou bem patente o seu impacto ao nível da atividade económica, no rejuvenescimento do parque automóvel nacional, da segurança rodoviária, da defesa do meio ambiente e, por último, da receita fiscal.

O progressivo aumento no número de veículos que beneficiaram do incentivo fiscal atesta a importância que este programa assumiu para comércio automóvel no nosso país, atenuando parcialmente os efeitos da crise económica que se fez sentir a partir do ano de 2008.



Em termos globais, foram vendidos 164.287 veículos ao abrigo do Programa de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida, correspondendo a uma média anual de 14.935 unidades.

De facto, durante a vigência deste Programa de Incentivos, assistimos à criação e expansão de centros de abate/desmantelamento necessários para cobrir o território nacional para efeitos não apenas do abate do veículo, mas também da reciclagem do residual automóvel. Simultaneamente, os próprios centros de inspeção técnica tiveram de se desenvolver de forma a dar resposta à maior procura dos seus serviços.

A criação de centros de desmantelamento surgiu como alternativa às sucatas, poluidoras da paisagem e do ambiente à sua volta, muitas vezes com queimas ilegais e derrame de produtos tóxicos no subsolo.

A imposição de um limite de emissões de CO₂ a que o veículo novo deveria obedecer como contrapartida para a obtenção do incentivo, permitiu uma maior diminuição do CO₂ emitido pelos veículos (2008: 135 g/km; 2009: 124 g/km; 2010: 121 g/km).

Note-se que, um estudo realizado pela União Europeia calcula que com este Programa de Incentivos, apenas no ano de 2009, tenha sido evitada em território nacional a emissão de 8.588 toneladas de CO₂.

Refira-se, também, que a substituição de veículos velhos por veículos novos equipados de série com sistemas de travagem ABS ou airbags ou sistema de controlo de suspensão (ECS) implicou uma melhoria substancial nas condições de segurança

rodoviária uma vez que, na esmagadora maioria dos casos, os veículos abatidos não possuíam estes sistemas.

Por outro lado, este Programa de Incentivos permitiu retirar da via pública muitos dos veículos abandonados (com o conseqüente cancelamento de matrícula) que, de outra forma, continuariam a obstruir o estacionamento e/ou a circulação automóvel.

Com os cálculos abaixo apresentados, pretende-se demonstrar que a reposição do Programa de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida permitiria que em 2013 o Estado viesse a ter uma maior receita decorrente do aumento das vendas de carros novos.

Todavia, a recessão económica e, sobretudo, a descida dos rendimentos das famílias ameaçam pôr em causa a retoma do mercado automóvel, mesmo com um eventual regresso deste incentivo fiscal.

Pontos tidos em consideração nos cálculos efectuados:

1. Incentivo fiscal nos moldes que vigoravam em 2010 (ano em que foi extinto):
 - € 750 – para automóveis ligeiros a destruir, cuja primeira matrícula haja sido atribuída em período igual ou superior a 10 anos e inferior a 15 anos;
 - € 1.000 – para automóveis ligeiros a destruir, cuja primeira matrícula haja sido atribuída em período igual ou superior a 15 anos.

2. Veículos a gasolina:
 - Cilindrada média – 1.263
 - CO₂ médio – 128

3. Veículos a gasóleo:
 - Cilindrada média – 1.677
 - CO₂ médio – 124

4. Do total previsto de veículos a vender ao abrigo do incentivo ao abate de VFV, 33% são veículos a gasolina e 67% veículos a gasóleo.

5. Idade dos veículos a entregar para abate: 40% ≥ 10 anos < 15anos; 60% ≥15 anos.

REINTRODUÇÃO DO INCENTIVO AO ABATE DE VFV												
PREVISÃO DE VENDAS DE AUTOMÓVEIS E DE RECEITA PARA O ESTADO												
					Total ISV apurado	Incentivo 750 €	Incentivo 1.000 €	Despesa Fiscal	Receita Líquida de ISV	Receita de IVA sobre o ISV	Receita de IUC	Receita Líquida Total para o Estado
VEÍCULOS A GASOLINA												
CC Média	CO2 Média	ISV	Estimativa de vendas (unid.)	ISV Total apurado								
1.263	128	1.129 €	4.290	4.844.096								
VEÍCULOS A GASÓLEO												
CC Média	CO2 Média	ISV	Estimativa de vendas (unid.)	ISV Total apurado								
1.677	124	4.549 €	8.710	39.624.751								
					44.468.848 €	3.900.000 €	7.800.000 €	11.700.000 €	32.768.848 €	7.536.835 €	2.090.140 €	42.395.823 €

Notas:
 a) Previsão de veículos vendidos ao abrigo do incentivo ao abate de VFV: 13.000 unidades, dos quais, 33% veículos a gasolina; 67% veículos a gasóleo.
 b) Idade dos veículos a entregar para abate: 40% ≥ 10 anos < 15anos; 60% ≥ 15 anos.
 c) Na receita do IVA, não está contemplado o valor do IVA sobre o Preço Base dos veículos, ou seja, a receita total para o Estado será maior.

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA.

Consciente de que a reposição deste incentivo fiscal não será a solução absoluta para o Sector Automóvel, mas que certamente minorará a grave crise que o mesmo atravessa, a ANECRA propõe a sua imediata reposição, tanto mais que, a mesma, permitirá que o Estado arrecade uma maior receita de ISV decorrente do aumento das vendas de carros novos. Senão vejamos, com a reintrodução do Incentivo ao Abate de Veículos em Fim de Vida nos mesmos moldes do que existia no ano de 2010, estima-se que se venderiam em média mais 13.000 automóveis por ano no nosso país, um número que é moderadamente optimista, o que permitiria ao Estado arrecadar uma receita líquida (deduzindo o valor global dos benefícios a conceder em sede de ISV) de mais de 42 milhões de euros, isto sem contar com o IVA sobre o preço base dos veículos, que obviamente faria com que a receita líquida fosse ainda maior.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

FISCALIDADE VERDE

CRIAÇÃO DE BENEFÍCIOS FISCAIS PARA VEÍCULOS A GPL/GN

CRIAÇÃO DE BENEFÍCIOS FISCAIS PARA VEÍCULOS A GPL/GN

1. A Lei n.º 13/2013, de 31 de Janeiro, veio estabelecer os princípios para a utilização de gases de petróleo liquefeito (GPL) e gás natural comprimido e liquefeito (GN) como combustível em veículos.
2. Já há mais de 20 anos que a ANECRA tem vindo a defender junto das entidades públicas competentes, nomeadamente do IMT, I.P., da extinta Direcção Geral de Viação, e da Direcção Geral de Energia e Geologia, a necessidade de se proceder à actualização do quadro legal do GPL/GN, que a ANECRA considerava desajustado e inibidor do desenvolvimento deste combustível, e a necessidade de regulamentar a utilização de GPL/GN, pois existindo a tecnologia que equipa já algumas viaturas no parque automóvel nacional, não havia ainda a regulamentação necessária para a utilização mais frequente deste combustível.
3. Este novo diploma, e as portarias que o regulamentam, propõem-se a resolver os problemas que existiam relativamente ao estacionamento de veículos a GPL/GN, à vinheta identificativa, ao reconhecimento de entidades montadoras e reparadoras, e à formação dos profissionais.
4. Todos os problemas indicados no ponto anterior têm-se constituído como inibidores ao desenvolvimento do GPL/GN enquanto combustível. Com este quadro legal todos serão beneficiados: os empresários e profissionais do sector; os automobilistas; e todos os cidadãos, face às reconhecidas vantagens do GPL/GN, face aos combustíveis convencionais, em prol do meio ambiente, da economia energética e da segurança rodoviária.
5. Como combustível menos poluente, o GPL/GN poderá atenuar o aumento de emissões atmosféricas que surgem como consequência do aumento da idade média do parque automóvel nacional
6. Nos últimos anos, dezenas de empresários deixaram caducar as licenças que lhes permitiam exercer as actividades de instaladores e reparadores de sistemas GPL/GN, devido à pouca procura, consequência dos ditos factores inibidores.
7. Esperando a publicação de diplomas complementares necessários, que venham de encontro aos princípios que a ANECRA tem defendido, consideramos estar assegurado o quadro legal ideal para fomentar o desenvolvimento destes combustíveis alternativos, e ao mesmo tempo ajudar à recuperação do tecido empresarial que instala e assiste os equipamentos inerentes ao GPL/GN Auto.

Assim, a ANECRA vem propor:

1. Que como Associação representativa do Sector, com competências técnicas nesta área, e como Pessoa Colectiva de Entidade Pública, a ANECRA possa, a partir de delegação de competências por parte do IMT fazer o reconhecimento das entidades reparadoras e / ou instaladoras, indo de encontro ao definido pela nova Lei Nº13/2013 de 31 de Janeiro.

2. Que a ANECRA possa emitir os títulos profissionais para o exercício profissional destas actividades, já que cumpre todos os quesitos indicados na nova Lei: é organismo reconhecido; é associação; e detém conhecimento das disposições técnicas aplicáveis. A ANECRA é também reconhecida pela DGERT como entidade formadora.
3. Que sejam criados incentivos à instalação GPL/GN em viaturas usadas, que se destinem a circular nas zonas urbanas e rurais do nosso país contribuindo assim para reduzir os efeitos ambientais e os custos inerentes à mobilidade.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

Relativas ao

AMBIENTE



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

AMBIENTE

IMPOSIÇÃO DE METAS DE RECOLHA DE RESÍDUOS AOS OPERADORES ECONÓMICOS

IMPOSIÇÃO DE METAS DE RECOLHA DE RESÍDUOS AOS OPERADORES ECONÓMICOS

A reparação clandestina, tal como acontece também com os custos da gestão ambiental, é uma das grandes dificuldades com que se deparam os empresários do setor da reparação e manutenção automóvel, e ao mesmo tempo uma das grandes preocupações. De acordo com os dados de 2017 do Inquérito de Conjuntura da ANECRA, 38% dos reparadores autorizados de marca, e 33% dos reparadores independentes vê a reparação clandestina como uma das maiores dificuldades no desenvolvimento da sua atividade. São números muito significativos que não deixam de ser preocupantes, num sector com tantas dificuldades, e com uma rentabilidade muito baixa.

Sem falar nos reflexos económicos e sociais causados pela reparação clandestina (incumprimento de IRC, IVA, IRS, contribuições para a Segurança Social, Segurança no trabalho, formação obrigatória...), a reparação clandestina e o desrespeito pelo cumprimento das obrigações ambientais, e consequente aumento de impacto ambiental, estão intimamente ligados.

Os recentes períodos de recessão e depressão tornaram-se propícios ao crescimento de reparadores clandestinos, vulgarmente designados por “biscateiros”. Aparecem por falta de dinheiro do consumidor final, e ao mesmo tempo como consequência de situações de desemprego e desejo de maior remuneração. Contudo, esta atividade caracteriza-se tradicionalmente pelo não cumprimento das regras e legislação que são impostas ao setor originando concorrência desleal e evasão fiscal. Quem sabe qual o impacto na economia em geral, e particularmente no setor automóvel, desta tipificação da economia paralela?

Os custos directos dos reparadores englobam os custos da entrega de resíduos, que são muito elevados para alguns resíduos, e para os quais os reparadores têm por vezes que adicionar os custos de contratar um transporte; os custos com aquisição de recipientes para a correcta separação e para o correcto armazenamento de resíduos. Depois existem também custos indirectos significativos. Estamos a falar de empresas muito pequenas (poucos trabalhadores), e cada uma delas é obrigada a ter um “especialista em ambiente” que domine as obrigações gerais, que implicam conhecimentos, de entre outras áreas, na organização da documentação, na comunicação de dados (SIRER), e na contratação de serviços de índole ambiental. Nos custos indirectos inclui-se um habitualmente pouco abordado, que é o prejuízo por espaço ocupado – a necessária existência de locais para armazenamento de resíduos, devidamente separados, obriga a alterações no lay-out oficial, muitas vezes prejudiciais ao melhor funcionamento da unidade, e o local próprio para armazenamento de resíduos poderá, em muitos casos, ocupar o lugar de uma baía de trabalho (local para serviço a uma viatura).

Sobre os resíduos gerados pela reparação clandestina, além de não se cumprirem as demais normas ambientais, não se procede também ao correcto encaminhamento dos mesmos. Seria interessante conhecer quanto valem os impactos ambientais provocados por estes “biscateiros”.

Este é um problema que não se resolve apenas com aumento de fiscalização, já que a reparação clandestina é habitualmente desenvolvida em espaços particulares.

Para atenuar este problema, deve-se efectivar o controlo da venda, de alguns produtos destinados à reparação e manutenção do automóvel (óleos e baterias, por exemplo), nas grandes superfícies e em outros vendedores de peças.

Deve ser criada assim legislação para eliminar estes factores de distorção do mercado. Sugerimos a criação de legislação que permita a aplicação por parte de todos os operadores ao longo da cadeia comercial, de metas de recolha de resíduos referentes a alguns produtos comercializados. Ou seja, perante a quantidade de produto novo vendido, aplicar a obrigatoriedade da recolha de uma percentagem mínima em resíduos, e garantir que esta legislação se torna eficaz, com uma moldura sancionatória adequada.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

AMBIENTE

REVISÃO DOS VALORES DAS COIMAS RELATIVAS A CONTRA-ORDENAÇÕES AMBIENTAIS

REVISÃO DOS VALORES DAS COIMAS RELATIVAS A CONTRA-ORDENAÇÕES AMBIENTAIS

Os custos da gestão ambiental têm um peso muito significativo na actividade dos reparadores. Apresentamos apenas 3 dos resultados do nosso inquérito de conjuntura (que são públicos): mais de 50% dos reparadores tem até 5 trabalhadores; mais de 50% dos reparadores factura menos de 25.000 € por mês; e, os custos da gestão ambiental representam uma das principais dificuldades para mais de 30% dos reparadores, o que não deixa de ser preocupante, num sector com tantas dificuldades, e com uma rentabilidade muito baixa.

Os custos diretos dos reparadores englobam os custos da entrega de resíduos, que são muito elevados para alguns resíduos, e para os quais os reparadores têm por vezes que adicionar os custos de contratar um transporte; os custos com aquisição de recipientes para a correta separação e para o correto armazenamento de resíduos. Depois existem também custos indiretos significativos. Estamos a falar de empresas muito pequenas (poucos trabalhadores), e cada uma delas é obrigada a ter um “especialista em ambiente” que domine as obrigações gerais, que implicam conhecimentos, de entre outras áreas, na organização da documentação, na comunicação de dados (SIRER), e na contratação de serviços de índole ambiental. Nos custos indiretos inclui-se um habitualmente pouco abordado, que é o prejuízo por espaço ocupado – a necessária existência de locais para armazenamento de resíduos, devidamente separados, obriga a alterações no lay-out oficial, muitas vezes prejudiciais ao melhor funcionamento da unidade, e o local próprio para armazenamento de resíduos poderá, em muitos casos, ocupar o lugar de uma baia de trabalho (local para serviço a uma viatura).

Conforme um estudo realizado pela ANECRA, os custos da gestão ambiental poderão representar para as empresas mais de uma hora por dia (utilizando como base o preço-hora praticado).

Acresce ainda o facto de o valor das coimas ser desadequado para o sector e para a tipologia das empresas. Os valores mínimos das coimas podem corresponder a vários meses de facturação de uma empresa, e num sector em que a rentabilidade é bastante baixa, uma destas coimas (como por exemplo, a existência de uma bateria usada no chão) poderá corresponder ao encerramento de uma empresa.

Uma contra-ordenação ambiental muito grave tem fixado o limite mínimo da coima em 24.000€, quando o acto for praticado com negligência, e em 240.000€ quando for praticado com dolo, para entidades colectivas.

Ficam alguns exemplos.

Constitui contra-ordenação ambiental grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, republicada pela Lei n.º 114/2015, de 28 de Agosto, o não cumprimento da obrigação de acondicionamento dos resíduos de baterias e acumuladores. Na prática, o facto de se terem baterias usadas no chão pode levar a uma coima de valor mínimo de 12.000 € para uma entidade colectiva.

Constitui contra-ordenação ambiental grave, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, republicada pela Lei n.º 114/2015, de 28 de Agosto, o não encaminhamento de um veículo em fim de vida para um operador autorizado. Na prática, o facto de se ter na oficina uma viatura que assumidamente é um veículo em fim de vida, mesmo que

tenha sido abandonado por um cliente, e o reparador não tenha mecanismos legais para o encaminhar, pode levar a uma coima de valor mínimo de 12.000 € para uma entidade colectiva.

Constitui contra-ordenação ambiental leve, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, republicada pela Lei n.º 114/2015, de 28 de Agosto, o incumprimento da obrigação de inscrição e registo de dados no SIRER. Na prática, o incorrecto preenchimento dos formulários, pode levar a uma coima de valor mínimo de 2.000 € para uma entidade colectiva.

Constitui contra-ordenação ambiental grave, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, republicada pela Lei n.º 114/2015, de 28 de Agosto, o incumprimento do dever de proceder à separação dos resíduos perigosos. Na prática, a não adequada separação de resíduos, pode levar a uma coima de valor mínimo de 12.000 € para uma entidade colectiva.

Como já referido, os valores mínimos das coimas podem corresponder a vários meses de facturação de uma empresa.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

AMBIENTE

ALTERAÇÃO DO QUADRO LEGAL DA RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

ALTERAÇÃO DO QUADRO LEGAL DA RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Vimos por este meio expor as nossas preocupações relativamente às exigências do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de Julho, sobre o regime jurídico da responsabilidade por danos ambientais.

As nossas preocupações incidem sobretudo em dois aspectos principais. Por um lado estamos preocupados com mais um aspecto que vem aumentar os custos da actividade dos reparadores, que está já extremamente onerada com custos de gestão ambiental. Por outro lado, a matéria a que se refere este diploma deixa ainda muitas dúvidas, sendo extremamente difícil, para não dizer impossível, utilizar os adequados mecanismos para dar o cumprimento adequado.

Os custos da gestão ambiental têm um peso muito significativo na actividade dos reparadores. Apresentamos apenas 3 dos resultados do nosso inquérito de conjuntura (que são públicos): mais de 50% dos reparadores tem até 5 trabalhadores; mais de 50% dos reparadores factura menos de 25.000 € por mês; e, os custos da gestão ambiental representam uma das principais dificuldades para mais de 30% dos reparadores, o que não deixa de ser preocupante num sector com tantas dificuldades.

Os custos diretos dos reparadores englobam os custos da entrega de resíduos, que são muito elevados para alguns resíduos, e para os quais os reparadores têm por vezes que adicionar os custos de contratar um transporte; os custos com aquisição de recipientes para a correta separação e para o correto armazenamento de resíduos. Depois existem também custos indiretos significativos. Estamos a falar de empresas muito pequenas (poucos trabalhadores), e cada uma delas é obrigada a ter um “especialista em ambiente” que domine as obrigações gerais, que implicam conhecimentos, de entre outras áreas, na organização da documentação, na comunicação de dados (SIRER), e na contratação de serviços de índole ambiental. Nos custos indiretos inclui-se um habitualmente pouco abordado, que é o prejuízo por espaço ocupado – a necessária existência de locais para armazenamento de resíduos, devidamente separados, obriga a alterações no lay-out oficial, muitas vezes prejudiciais ao melhor funcionamento da unidade, e o local próprio para armazenamento de resíduos poderá, em muitos casos, ocupar o lugar de uma baía de trabalho (local para serviço a uma viatura).

Conforme um estudo realizado pela ANECRA, os custos da gestão ambiental poderão representar para as empresas mais de uma hora por dia (utilizando como base o preço-hora praticado).

Acresce ainda o facto de o valor das coimas ser desadequado para o sector e para a tipologia das empresas. Os valores mínimos das coimas podem corresponder a vários meses de facturação de uma empresa, e num sector em que a rentabilidade é bastante baixa, uma destas coimas (como por exemplo, a existência de uma bateria usada no chão) poderá corresponder ao encerramento de uma empresa.

Uma contra-ordenação ambiental muito grave tem fixado o limite mínimo da coima em 24.000 €, quando o acto for praticado com negligência, e em 240.000 € quando for praticado com dolo, para entidades colectivas.

Neste sentido, foi com enorme preocupação que verificámos a necessidade do cumprimento de mais uma obrigação ambiental para muitas das empresas do sector, sendo que esta poderá assumir mais um custo significativo.

Muitas dúvidas se colocam quando se procuram encontrar soluções para o cumprimento deste diploma.

Importa em primeiro lugar perceber quais os operadores, de entre o universo dos associados da ANECRA, que estão sujeitos à obrigatoriedade da garantia financeira?

- Operadores que efectuem descargas de águas residuais no domínio hídrico, fora dos colectores municipais;
- Operadores que efectuem operações de captação de água, sujeitos a autorização prévia;
- Operadores com fontes de emissões gasosas poluentes, sujeitas a monitorização, conforme o D.L. n.º 78/2004, de 3 de Abril;
- Operadores que detenham solventes nas suas instalações (ponto n.º 7 do Anexo III do diploma).

O ponto n.º 7 do Anexo III do diploma faz referência em duas alíneas à Portaria 732-A/98, de 11 de Setembro, que não conhecemos. Sobre esta matéria conhecemos a Portaria n.º 732 -A/96, de 11 de Dezembro, alterada 7 vezes por Decretos-Lei, e entretanto revogada.

As garantias financeiras podem constituir-se através da subscrição de apólices de seguro, da obtenção de garantias bancárias, da participação em fundos ambientais, ou da constituição de fundos próprios reservados para o efeito. Estas garantias obedecem ao princípio da exclusividade, não podendo ser desviadas para outro fim nem objecto de qualquer oneração, total ou parcial, originária ou superveniente.

Um dos problemas no cumprimento deste diploma passa precisamente pelos valores mínimos das garantias financeiras obrigatórias, fixadas por portaria ainda a aprovar.

Mas a grande questão é como quantificar os custos dos danos ambientais, para assim poder definir o valor da garantia financeira? Os danos ambientais são descritos de uma forma um pouco vaga no diploma. E como materializar em dinheiro os seus impactos? Os reparadores são estruturas empresariais muito pequenas, e com funcionamentos muito díspares.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

AMBIENTE

**CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA MINORAR OS
CUSTOS COM A GESTÃO AMBIENTAL**

CONTRIBUIÇÃO FINANCEIRA PARA MINORAR OS CUSTOS COM A GESTÃO AMBIENTAL

1. A ANECRA – Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, Pessoa Colectiva de Utilidade Pública, inclui, no seu âmbito de representação, o Comércio e a Reparação de Veículos Automóveis e Motociclos.
2. A actividade de Reparação Automóvel integra, a detecção e correcção de avarias, montagem e desmontagem de órgãos de automóveis, bem como, a execução de outros trabalhos de assistência e manutenção técnica.
3. Como consequência desta actividade, aos Operadores da Reparação Automóvel, enquanto produtores de resíduos, são imputados custos directos e indirectos de gestão de resíduos, referentes ao armazenamento dos mesmos e, respectivo encaminhamento para entidades licenciadas.
4. Com efeito, o regime jurídico que estabelece as regras a que fica sujeita a gestão de resíduos e que resulta da aplicação do Decreto-Lei n.º 178/2006, republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, estabelece o princípio da co-responsabilidade social, ao qual, diplomas específicos vêm dar execução, tornando extensiva a responsabilidade pelo destino final dos resíduos, a cada um dos operadores que intervêm no respectivo circuito de gestão.
5. Por outro lado, o enquadramento legal desta matéria proíbe de forma expressa, o abandono, a emissão, o transporte, a armazenagem, o tratamento e a valorização ou eliminação de resíduos por entidades ou instalações não autorizadas ou licenciadas e impõe ao reparador, enquanto produtor de resíduos, o seu armazenamento, em cumprimento de rigorosas exigências legais, recolha e o encargo das despesas inerentes ao seu transporte que apenas pode ser efectuado por entidades autorizadas, para os adequados locais de tratamento e valorização.
6. Acresce que para além da responsabilidade imposta ao nível de armazenamento, custos de recolha e transporte, decorrem ainda, da legislação em vigor, obrigações de carácter administrativo, relativas a registos e comunicação a entidades oficiais quanto à quantidade de resíduos produzidos e respectivo encaminhamento que se traduzem igualmente, em custos indirectos a suportar pelos operadores da reparação e manutenção automóvel, cuja estrutura organizacional é inevitavelmente afectada de modo a poder corresponder a todas as exigências legais que lhe são impostas.
7. Fruto da implementação, bem-sucedida, de uma estratégia nacional de sensibilização, com fortes preocupações pedagógicas, promovida pela ANECRA, junto dos seus associados, especialmente no segmento da Reparação e Manutenção, é unânime o sentimento e prática quotidiana dos empresários e profissionais dessas Oficinas, de respeito escrupuloso face às obrigações inerentes à legislação ambiental, respeitante ao residual do automóvel, no âmbito do exercício das suas actividades.

8. Contudo, é igualmente generalizada a ideia de que o cumprimento destas obrigações legais no domínio da Gestão Ambiental, implica custos elevados, dificilmente suportáveis pelas pequenas e médias empresas que integram o sector da Reparação e Manutenção Automóvel, dada a sua reduzida dimensão e a inerente debilidade financeira com que se confrontam.
9. Se, no âmbito do Comércio Automóvel, Peças e Acessórios, bem como, de outros produtos relacionados com esta actividade, designadamente, em matéria de óleos e pneus, a legislação em vigor permite a aplicação de uma prestação financeira, o designado, “eco valor” através do qual o fabricante/importador tem a responsabilidade de aplicar uma taxa ao material que coloca no Mercado, ainda em estado novo, a qual pode ser cobrada a todos os intervenientes do processo de compra e venda, com o propósito de minorar os custos a que se encontra obrigado a custear, no âmbito do processo de valorização do material usado, não se entende por que razão o custo deste tipo de encargos, continua a ser suportado pelo Operador da actividade de Reparação Automóvel que coloca esses mesmos produtos no Mercado.
10. Na verdade, tal como sucede no Comércio Automóvel, consideramos necessária a adopção de um sistema que permite aos Operadores da Reparação e Manutenção Automóvel procederem à faturação e cobrança de uma contribuição financeira, (sobre a qual deve incidir IVA), por cada serviço de reparação e manutenção automóvel prestado, designadamente os que pressuponha substituição de peças ou órgãos do veículo, para efeitos de recolha, armazenamento e encaminhamento de resíduos.
11. Com a adopção desta medida, considera a ANECRA que seriam visivelmente aperfeiçoados os mecanismos e formas de actuação dos agentes económicos envolvidos nos processos de gestão de resíduos e, concretamente, dos Operadores da Reparação e Manutenção Automóvel, com vista a uma melhoria da Política Ambiental, atenuando, parcialmente, os riscos da sua sobrevivência.
12. Refira-se aliás, que a consagração de uma medida desta natureza, não se encontraria desligada de soluções já desenvolvidas no Espaço Comunitário, como sucede nomeadamente, em Espanha.
13. Na verdade, o Ministério Espanhol do Consumo, compreendendo as justas recriminações dos empresários e das suas Associações, a propósito dos aumentos sucessivos dos custos com a Gestão de Resíduos, relativos a armazenamento, recolha e encaminhamento, com que as Oficinas de Reparação e Manutenção Automóvel se depararam, aceitou que, estas passassem a cobrar adicionalmente, ao cliente final, um valor fixo ou variável acrescido de IVA, função do serviço prestado ou do custo dos materiais utilizados.

Concretizando e com base nos argumentos invocados:

Consciente dos gravosos efeitos dos custos crescentes que as empresas suas associadas têm de suportar com o cumprimento das obrigações que lhes são impostas pela legislação ambiental, a ANECRA, solicita que se permita a possibilidade de os Empresários das Oficinas da Reparação e da Manutenção Automóvel, procederem à faturação adicional, ao cliente final, de um valor fixo ou variável, acrescido de IVA, em função dos serviços prestados e/ou do custo dos materiais, em caso de substituição de peças usadas e/ou avariadas, tendo como objectivo minorar os elevados custos resultantes da recolha, armazenamento e encaminhamento de resíduos gerados, no âmbito da sua actividade.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROPOSTAS DA ANECRA

Relativas à área do Sistema de Registo Automóvel

Registo de Propriedade Automóvel – Saneamento e atualização do sistema de registo

Com a entrada em vigor da legislação que regula a tributação do Imposto Único de Circulação, o facto gerador do imposto deixou de ser o uso ou a fruição do veículo, tal como acontecia com o Imposto Municipal sobre Veículos, passando a incidir sobre a sua propriedade, atestada pela matrícula ou registo em território nacional.

A incidência deste IUC, aplica-se designadamente, aos veículos expostos em parque para venda por parte das empresas que têm como atividade principal a sua comercialização.

Esta abrangência, é altamente lesiva para estas entidades uma vez que, objetiva e manifestamente as viaturas por si disponíveis para revenda, não se encontram em circulação, o que não está em consonância com a própria natureza do imposto.

Acrescem ainda, as gravosas implicações nas empresas ligadas à comercialização de veículos usados, inerentes à cobrança de IUC, relativamente a veículos cuja propriedade foi transmitida, embora a titularidade do registo, se mantenha no anterior proprietário

A ANECRA defende a criação de legislação que permita a simplificação e agilização dos processos e circuitos relativos ao registo de propriedade automóvel, bem como, o saneamento e atualização das bases de dados do registo automóvel, de modo a evitar as continuadas polémicas inerentes à cobrança do IUC.

Para o efeito, sugere adoção de uma disposição que permita a regularização do registo, em termos análogos ao previsto na norma transitória constante do artigo 6º, do DL 20/2008, de 31 de Janeiro, que procedeu ao “saneamento” da propriedade de veículos adquiridos por contrato verbal de compra e venda, anteriores à entrada em vigor na referida legislação.

A ANECRA propõe ainda, a criação de um Regime excepcional da cobrança do IUC, no que concerne às viaturas usadas, que se encontrem para venda, em nome dos comerciantes que disponham do regime de Registo Profissional, por forma a ficarem suspensos/isentos do pagamento do imposto, de modo a assegurar a subsistência das empresas e, por essa via, assegurar os respectivos empregos na débil economia nacional com que nos confrontamos.

Resolução da Assembleia da República nº 128/2013 de 7 de Agosto

A Resolução da Assembleia da República nº 128/2013 de 7 de Agosto, recomendou ao Governo o estudo e a adoção de medidas urgentes de apoio e sustentabilidade para o setor automóvel nacional.

Entre as medidas recomendadas propôs a redução de custos de contexto e a adoção das seguintes medidas:

Alargamento do prazo para o registo legal de propriedade, por parte dos comerciantes de automóveis.

Simplifique e reveja em baixa os emolumentos associados à transferência de propriedade.

A ANECRA considera que a pesada carga emolumentar incidente nos atos de registo automóvel através do “automovelonline” e utilização do Certificado Digital, potencia o incumprimento do processo de registo de propriedade contribuindo, para a continuada desatualização do sistema de registo automóvel.

O Regulamento Emolumentar dos Registos e do Notariado introduziu, na sua última alteração legislativa, significativas alterações emolumentares em atos de registo automóvel, promovidos por via eletrónica, designadamente, através de Certificado Digital atribuído aos profissionais do Sector Automóvel que inviabiliza a prossecução dos objetivos de agilização do Sistema de Registo Automóvel, sem necessidade de deslocação à conservatória do registo automóvel e com menores encargos para as empresas.

Este aumento emolumentar impôs acrescidos encargos às empresas do Setor.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

PROGRAMA DE COMPROMISSOS DA DIREÇÃO DA ANECRA PARA 2018/2019

Programa de Compromissos da Direção da ANECRA para 2018/2019

1. Promover a motivação e o interesse pela causa associativa;

1.1 Levar a cabo a Alteração dos Estatutos da ANECRA, adequando-os à actual realidade do sector automóvel em Portugal e do País.

1.2 Aumentar a Representatividade da ANECRA, adoptando uma estratégia eficaz de captação / admissão de novos Associados e de fidelização dos existentes, nomeadamente, através da promoção e diversificação da “Quota Plus” cujas vantagens sejam reconhecidas pelos actuais e novos Associados.

1.3 Alargar, diversificar e valorizar o apoio que é prestados ao Associados, designadamente em Áreas específicas, de real interesse e actualidade, como sejam:

1.3.1 Acesso à Informação Técnica

1.3.2 Regulamento Geral sobre a Protecção de Dados

⇒ Implementação da Estratégia de Informação e Sensibilização

⇒ Reformulação do Sistema Sancionatório aplicável às Micro e PME'S

⇒ Criação de um Programa de apoio Comunitário para a Implementação do Novo RGPD, destinados às Micro e PME'S, nomeadamente para consultoria e para aquisição de novos sistemas informáticos adequados para o efeito

1.3.3 SILIAMB / e-GAR

1.3.4 Intermediação de Crédito

1.4 Promover a realização de novos Protocolos de Cooperação com Entidades Públicas da Administração Central (casos da AT, ASAE, SEPNA / GNR e outras).

1.5 Intensificar as acções de contacto directo e pessoal com as empresas Associadas. Esta preocupação, está inserida no contexto da Estratégia de Prospecção e Fidelização adoptada pela ANECRA, para 2018.

1.6 Promover e diversificar o estabelecimento de Parcerias com Universidades, Institutos Politécnicos e Tecnológicos, definindo contrapartidas a curto e a médio prazo, que terão por base, nomeadamente, a definição de prioridades na disponibilização dos formandos para empresas do Sector Automóvel, nossas Associadas.

1.7 Intensificar e melhorar a defesa dos interesses dos Associados, junto dos Órgãos de Soberania (Presidente da República, Assembleia da República e Governo) e dos Organismos das Administrações Central, Regionais e Locais.

1.8 Repensar o Movimento Associativo no Sector Automóvel.

1.9 Reduzir o número de Associações do Sector, evitando assim, a duplicação do seu “Âmbito e Área”.

1.10 Desenvolver e consolidar um espírito de solidariedade e apoio recíproco entre os Associados da ANECRA.

2. Diversificar e reforçar os meios de combate à concorrência desleal na Reparação e Manutenção Automóvel;

- 2.1. Inovar, estudando outras formas complementares, tendo em vista a obtenção de melhores resultados do que aqueles que foram obtidos até à data, na luta contra a Economia Paralela do sector da Reparação e Manutenção Automóvel.
- 2.2. Dinamizar o estabelecimento de contactos / reuniões com os Representantes do Poder Local (Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia) visualizando a sua sensibilização e apoio, para o combate à Economia Paralela, no sector da Reparação e Manutenção Automóvel.
- 2.3. Promover e melhorar as relações existentes com as Entidades Inspectivas e Fiscalizadoras.
- 2.4. Propor a adopção de uma estratégia de intervenção articulada das Entidades de Fiscalização e Inspeção.

3. Potenciar o incremento do negócio dos nossos Associados;

- 3.1. Seleccionar Parceiros que permitam, de facto, melhorar e aumentar o Negócio das Empresas nossas Associadas.
- 3.2. Acordar com novos Parceiros, o desenvolvimento do Projecto do “Portal do Automóvel”.
- 3.3. Prosseguir a definição e concretização do Projecto de Encaminhamento de Viaturas (tipo CEDIRSA), mantendo a sua razão de ser, na perspectiva de se conseguir a concretização com sucesso, das tentativas de acordo, já levadas a cabo.

4. Reformular a fiscalidade automóvel, adequando-a às novas realidades do Sector e do País;

- 4.1. Prosseguir e reforçar as relações institucionais existentes com a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), na perspectiva da outorga a curto prazo, de um Protocolo de Cooperação.
- 4.2. Estudo e apresentação de propostas alternativas de Fiscalidade Automóvel, adequadas às novas realidades do Sector Automóvel do País e aos modelos de fiscalidade adoptados nos Países membros da União Europeia.
- 4.3. Considerar em sede de Orçamento do Estado para 2019, a reformulação das tabelas de cálculo dos Impostos que tenham por base as emissões de CO₂, incidentes sobre os veículos automóveis, de forma a garantir o respeito pelo Princípio da Fiscalidade Neutra, conforme recomendação da Comissão Europeia, inerente à alteração dos métodos de homologação das viaturas, respeitantes à medição das emissões de CO₂ e dos consumos de combustível.

5. Restabelecer equilíbrios na relação entre Associados e seguradoras;

- 5.1. Realização de um Inquérito junto dos nossos Associados, tendo em vista avaliar a dimensão de eventual agravamento das relações existentes entre as Empresas Associadas e as Seguradoras.
- 5.2. Tratamento e estudo dos dados recolhidos no Inquérito referido, que nos permita definir uma Agenda, contendo eventuais propostas de alteração do Protocolo de Cooperação com a Associação Portuguesa de Seguradoras (APS).
- 5.3. Estabelecimento de relações institucionais com a Câmara Nacional de Peritos Reguladores / CNPR, tendo em vista a análise conjunta de assuntos respeitantes ao relacionamento entre as Empresas da Reparação e Manutenção Automóvel e as Seguradoras.

6. Promover a formação profissional face às novas exigência do produto e do serviço automóvel;

- 6.1. Adequação da Formação Profissional promovida pelo Gabinete de Qualificação, em função das necessidades sentidas pelos nossos Associados.
- 6.2. O Plano de Formação definido para o ano de 2018, tem como objectivo proprietário, dar resposta aos resultados decorrentes do levantamento efectuado sobre as referidas necessidades detectadas.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

**ACORDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UE
SOBRE O INCUMPRIMENTO DE PORTUGAL
RELATIVAMENTE À TABELA DE ISV APLICÁVEL
AOS VEÍCULOS USADOS “IMPORTADOS” DA UE**

POSIÇÃO DA ANECRA SOBRE AS IMPLICAÇÕES DA IMPLEMENTAÇÃO DO ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UE

A alteração à actual tabela de Taxas do Imposto Sobre Veículos (ISV) aplicável aos automóveis usados “importados” da UE, por imposição inerente ao Acórdão do Tribunal de Justiça da EU, terá segundo a opinião da ANECRA, as seguintes implicações:

VIATURAS USADAS COM MENOS DE UM ANO

Maior pressão sobre as empresas do sector que se dedicam exclusivamente à comercialização de veículos novos e usados com primeira matrícula em Portugal (Redes de Concessionários e Comerciantes de Usados e Veículos Semi-novos Nacionais, cuja sustentabilidade já é hoje questionada.

VIATURAS USADAS COM MAIS DE CINCO ANOS

Aumento do estímulo à importação massiva de “sucata” oriunda dos estados membros, com particular realce para a Alemanha, provocando, de forma negativa, um significativo impacto quer em termos ambientais, de segurança rodoviária, quer finalmente, de afectação dos eixos viários.

Notório envelhecimento do parque circulante português originando um agravamento da sua idade média (hoje é já de 12,1 anos).

Consideramos que, relativamente às viaturas usadas importadas com mais de cinco anos, o conceito de desvalorização para além desse período, deveria ser invertido ou compensado através de uma penalização relativa aos verdadeiros impactos negativos ambientais, na segurança rodoviária e no desgaste dos eixos viários.

Esta imposição determinada pelo Acórdão do Tribunal de Justiça da UE dá corpo a uma acrescida justificação para a retoma do Sistema de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida, face à previsível importação da “sucata” automóvel europeia.

Quebra acentuada da receita arrecadada em sede dos Imposto Sobre Veículos.

A ANECRA manifestou e manifesta a sua plena disponibilidade e efectivo interesse para que, em conjunto com os Ministérios das Finanças e do Ambiente, se possam encontrar as soluções adequadas para corresponder as exigências do referido Acórdão, de modo a que sejam tidos em conta os interesses do Estado Português, dos Consumidores Nacionais e particularmente do Sector Automóvel.