



**REUNIÃO COM O GRUPO DE TRABALHO
“SECTOR AUTOMÓVEL”
DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE ASSUNTOS
ECONÓMICOS, INOVAÇÃO E ENERGIA**

15 DE ABRIL DE 2010

*Associação Nacional das Empresas do Comércio
e da Reparação Automóvel*

1. INTRODUÇÃO

- 1.1.** No ano 2010 a ANECRA comemora o seu primeiro Centenário. São cem anos de trabalho associativo, sério e empenhado, no apoio ao tecido empresarial do Sector Automóvel, que legitimamente representa, não sem que, deixe de ter em conta o interesse e as preocupações sentidas pelos utilizadores do automóvel e do próprio Estado, com o estatuto próprio de quem tem o seu enquadramento na área retalhista, no fim da cadeia do chamado processo automóvel. São cem anos de luta contra o pessimismo, a passividade e a demagogia, processos com os quais a ANECRA jamais pactuou ou pactuará.
- 1.2.** Foi neste quadro de valores prosseguidos pela ANECRA, que o Governo entendeu por bem, conceder a esta Associação Centenária, vetusta mas dinâmica na sua actividade, o honroso estatuto de Pessoa Colectiva de Utilidade Pública.
- 1.3.** É com esta postura, que dialogamos com os Órgãos de Poder Instituído e com as Entidades de Tutela, apresentando as nossas iniciativas, as nossas sugestões e a nossa posição crítica, sobre os dossiers que têm a ver directa ou indirectamente, com a melhoria do nosso sector de actividade, tentando assim, assegurar não só a sobrevivência, mas também e fundamentalmente, o crescimento sustentado do tecido empresarial tanto do Comércio como da Reparação e da Manutenção Automóvel, que, como associadas, legitimamente representa.

2. COMÉRCIO AUTOMÓVEL: VEÍCULOS NOVOS

- 2.1.** Desde 2000, ano em que o Sector Automóvel, no quadro evolutivo com características manifestamente cíclicas, registou o maior volume de vendas de sempre, do mercado automóvel em Portugal, com cerca de 419.000 veículos automóveis, assistiu-se, ano após ano, a uma continuada baixa da actividade comercial, atingindo-se, no ano de 2009, um dos volumes mais baixos de sempre, desde a liberalização do sector, acentuando-se as características de um mercado recessivo em estagnação.
- 2.2.** Na verdade, o volume de vendas registado em 2009, comparativamente ao ano de referência de 2000, reflecte uma quebra do mercado total de 51,4%, com reduções significativas em todos os seus segmentos, ou seja, em ligeiros de passageiros, quebra de 45,5%, em comerciais ligeiros, uma quebra de 66,2%, em veículos pesados, uma quebra de 54,5%.
- 2.3.** A actividade comercial do Sector Automóvel, no primeiro trimestre de 2010, registou, face a período homólogo de 2009, um aumento de 56,2% nas vendas do mercado total, sendo que, no mês de Março, este crescimento foi da ordem dos 71,6%.

- 2.4. Destaque-se o aumento de, respectivamente, 69,2% no trimestre e de 87% no mês de Março, no que concerne ao mercado de veículos ligeiros de passageiros. Idêntico crescimento, se verificou ao nível dos veículos comerciais ligeiros, com um crescimento de 19,6% no trimestre e 20,5% no mês de Março. Situação contrária se registou no segmento de veículos pesados, com quebras de 36% no trimestre e 28,7% no mês de Março.
- 2.5. Importa contudo realçar, que estes elevados crescimentos das vendas automóveis, no presente ano, se assumem como absolutamente ilusórios, dado que têm como ponto de referência, os valores de vendas registados nos meses do primeiro trimestre de 2009, que se assumiram como os piores meses de vendas desde há mais de 20 anos, sendo que, no caso dos veículos pesados de mercadorias, o ano de 2009 obteve o pior registo dos últimos 34 anos.
- 2.6. Não só mas também, contribuíram para este anormal crescimento, por um lado, a matriculação, em Janeiro e Fevereiro deste ano, de mais de 3.300 veículos, adquiridos em finais de 2009, no quadro dos Incentivos à Destruição dos Veículos em Fim de Vida e por outro lado, a considerável retoma das vendas a Rent-a-car que, no mês de Março, ultrapassaram as 6.000 unidades.
- 2.7. Assistiu-se assim, em 2009 e de uma forma dramática, à chegada da crise em força ao sector automóvel em Portugal, sendo verdade que quando não há escoamento de veículos novos, por impacto directo, sofrem automaticamente, outras variáveis de negócio, como o dos carros usados, da reparação e do após-venda, em geral.
- 2.8. Tendo em conta o estado debilitado e caótico em que se encontra o tecido empresarial do sector automóvel em Portugal, quer ao nível do comércio, tanto de novos como de usados, quer, especialmente, ao nível das empresas da reparação e da manutenção automóvel, não é de estranhar que esteja em causa a sobrevivência da grande maioria das empresas do sector e dos respectivos postos de trabalho, constatando-se o desaparecimento diário de 3 a 4 empresas, especialmente, micro, pequenas e médias empresas, gerando um elevado número de desemprego, exclusivamente por razões de natureza financeira, decorrentes de uma quase inactividade.
- Segundo um estudo da ANECRA, com base em dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), no ano 2008 cessaram actividade mais de 1.100 empresas dos sectores do comércio (retalhista) automóvel e da reparação automóvel. De acordo com o estudo, o fecho destas empresas pode corresponder ao desemprego de mais de 6.000 trabalhadores, só em 2008. No que se refere ao ano 2009, os resultados apontam para que mais de 800 empresas tenham cessado a sua actividade, o que corresponde a mais de 4.000 postos de trabalho (ver anexo: Cessações de Actividade no Sector Automóvel).

- 2.9.** Numa conjuntura económica e financeira profundamente agravada, em que 61% das famílias portuguesas estão quase numa situação de rotura financeira, o que limita dramaticamente a sua capacidade aquisitiva, a que acresce a coexistência dos mais baixos valores de sempre ao nível do Índice de Confiança das Famílias e das Empresas, é fácil entender estarem criadas condições para que os consumidores portugueses, não só, comprem cada vez menos carros, como também, adiem sistematicamente a decisão de os repararem, com consequências graves não só em termos de estagnação recessiva das actividades do comércio, da reparação e da manutenção automóvel, como ainda, com efeitos altamente nocivos em termos de segurança rodoviária e de poluição ambiental.
- 2.10.** Sendo certo que a fiscalidade automóvel é, em grande parte, responsável pela crise que se vive no sector, a ANECRA tudo tem feito e continuará a fazer, na perspectiva da sua harmonização a nível comunitário, de modo a que sejam reduzidas as diferenças abissais quanto ao acesso ao automóvel, permitindo assim uma concorrência mais saudável e proporcionando, ao mesmo tempo, a melhoria das condições ambientais e de segurança rodoviária na mobilidade automóvel do país. Neste quadro, a ANECRA, continuará a defender a redução da inusitada carga fiscal que inflaciona anormalmente o preço dos automóveis em Portugal.
- 2.11.** Perante este quadro profundamente dramático, é no mínimo, surpreendente, que o Governo venha reagavar em sede de Orçamento do Estado para 2010 aquilo que já se tinha registado em 2009, onde decidiu manter a execução de um conjunto de medidas fiscais, que vieram sobrecarregar uma vez mais o sector automóvel para níveis nunca antes vistos, assistindo-se à utilização da política fiscal, não como um factor dinamizador da economia, mas sim como um factor de bloqueio para as empresas que se dedicam às actividades quer do comércio quer da reparação automóvel, em Portugal, prejudicando o mercado de forma gravíssima, muito especialmente num ano em que se vive em Portugal a maior crise económica e financeira das últimas décadas.
- 2.12.** Em relação às Medidas de Política relativas ao automóvel, inseridas no Orçamento do Estado para 2010, a ANECRA denuncia e refuta não só os aumentos das taxas previstas ao nível do ISV (1,7%) e do IUC (5,4%), como, embora se congratule com a renovação do Sistema de Incentivos à Destruição de Veículos em Fim de Vida para 2010, condena neste particular aspecto, quer a redução do índice de referência de emissões de CO₂ para 130 g/km, bem como a redução dos incentivos para 750 Euros e 1.000 Euros e o aumento dos períodos para benefício de tal incentivo (10/15 anos).
- 2.13.** Exigimos, ao mesmo tempo, que seja, de facto, assegurada a todos os níveis, a retroactividade da vigência deste incentivo a partir de Janeiro, independentemente de o Certificado de Destruição do veículo a abater,

ter sido emitido antes ou depois da matriculação do veículo novo a adquirir (ver anexo: Exposição de Motivos dirigida a Sua Exa. o Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, de 24 de Março de 2010).

- 2.14.** Embora aplaudamos o fim da dupla incidência do IVA sobre o ISV, previsto em alteração legislativa aprovada para o efeito, não concordamos que, tal, se traduza na simples transferência do valor da taxa de 20% de IVA, para o ISV, por poder originar efeitos não só inócuos, identificados com uma neutralidade fiscal, como também por gerar naturais prejuízos para as empresas, ao impedir o acesso ao reembolso daquela fracção do IVA.
- 2.15.** Face à manutenção da decisão tomada ao nível da fiscalidade automóvel, justamente considerada como uma das grandes responsáveis pela apatia do respectivo mercado, o seu efeito imediato traduziu-se numa perda generalizada, quer para as Empresas que vêem o seu futuro posto em causa, quer para os Consumidores cujo Rendimento Disponível e o respectivo Índice de Confiança atingem os mais baixos valores de sempre, quer para o próprio Estado, a que não será alheia a redução significativa do seu encaixe fiscal.
- 2.15.1** De facto, tem-se registado uma perda da receita de Imposto sobre Veículos (ISV) e também de Imposto Único de Circulação (IUC) e nem o abandono da política de prioridade à “defesa do meio ambiente” se mostrou eficaz para reverter essa quebra de receita, aliás já “verificada” em 2008 e em 2009.
- 2.15.2** A nova fiscalidade ao “punir” os carros usados importados, veio penalizar, igualmente, um conjunto de actividades para além da compra e venda de usados, nomeadamente, Transitários, Transportadores, Gabinetes de Legalização de Veículos e outros.

3 COMÉRCIO AUTOMÓVEL: VEÍCULOS USADOS

- 3.1.** Impõe-se uma palavra que evidencie a situação altamente crítica, senão mesmo explosiva, a propósito do segmento do Comércio de Veículos Usados. Na verdade, o estado actual deste ramo empresarial, caracteriza-se por uma Oferta muito elevada e em contínuo crescimento, em grande parte, como consequência do retorno ao mercado, das viaturas que foram escoadas / vendidas, em elevado número, através dos Rent-a-Car’s e leiloeiras, e por uma Procura reduzidíssima que tende a agravar-se com a degradação da situação económica e financeira das famílias portuguesa.
- 3.2.** Este estado de coisas, origina um avolumar contínuo dos stocks de veículos usados na generalidade dos comerciantes, tanto de marca como independentes, acompanhado por uma deterioração das cotações desses veículos usados, com preços de venda em continuada baixa e

por um crescimento constante e inoportável dos respectivos encargos financeiros.

3.3. Assistimos assim, a um aumento progressivo das dificuldades de venda, a que não são alheios diversos factores.

3.3.1 De facto, a componente Procura, tem subjacente a manutenção da tendência de quebra resultante, por um lado, da progressiva diminuição do Rendimento Disponível das Famílias, acompanhada da sistemática redução registada no Índice de Confiança dos Consumidores, factores que contribuem para o adiamento das decisões de investimento / compra, a que acresce, como consequência da forte selectividade praticada pela Banca em geral, a imposição de fortes restrições ao crédito, por parte das Instituições Financeiras, em especial, no que concerne ao financiamento da aquisição de automóveis.

3.3.2 Não podemos deixar ainda, de ter em conta, o enquadramento desta actividade dos usados num mercado complexo e desregulado, a que não é alheia a prática de uma concorrência selvagem, nomeadamente por parte dos chamados stand's "Trata", ou seja por parte de quem, não tendo o estatuto de comerciante, adopta o café como escritório e a rua ou outro qualquer espaço público como stand, desvirtuando assim, a actividade de venda de automóveis usados, numa situação de eventual fuga / fraude fiscal e de manifesta concorrência desleal, face a todos aqueles que respeitam escrupulosamente as exigências inerentes ao exercício legal e legítimo das suas actividades empresariais.

3.3.3 O IUC compreende a sua aplicação a veículos para venda por parte de entidades comerciais que tenham por actividade principal a compra de veículos para revenda, situação com a qual não nos conformamos por ser altamente lesiva para estas empresas, uma vez que, obviamente, as viaturas não se encontram em circulação e, portanto, não está em harmonia com a própria natureza do imposto.

É nosso entendimento de que a incidência do Imposto Único de Circulação sobre as viaturas usadas disponíveis para venda, nos stocks dos comerciantes, será inconstitucional dado não respeitar o Princípio da Proporcionalidade.

De facto, estas viaturas estão na propriedade do Stand, não sendo utilizadas para circulação, na acepção normal de proprietário da viatura, onde a circulação / utilização na via pública é uma constante.

Nestes termos, o não respeito pelo Princípio da Proporcionalidade, tem a ver com o facto de a viatura não circulando, não ter impactos ambientais negativos que justifiquem a cobrança de Imposto, em conformidade com o Princípio da Equivalência do mesmo.

3.3.4 O problema agudiza-se e assume foros de enorme dramatismo quando as empresas têm inúmeras, por vezes centenas, viaturas em stock durante períodos de dois a três anos consecutivos ou mais, porquanto, para além de serem obrigadas por vezes a vendê-las abaixo do preço de

custo, são ainda forçadas a pagar o IUC sobre veículos que durante esse tempo não circularam e muitas das vezes nem voltarão a circular.

- 3.3.5** 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 valores elevadíssimos a pagar. Senão vejamos: 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 900 Euros estando parados e, conseqüentemente, sem poluírem nem contribuírem para o desgaste das vias rodoviárias, e, por estarem sujeitos a uma enorme desvalorização comercial, podem, em casos extremos, fazer perigar a existência das empresas que se movimentam neste ramo de actividade.
- 3.3.6** Por outro lado, quando um empresário procede ao pagamento do IUC referente a um tractor, é forçado a pagar imposto no mês de aniversário da matrícula pelo valor máximo de um semi-reboque, estando ainda a tipologia por definir e tão pouco se encontra em stock à data em que o imposto tem que ser liquidado, a maior parte das vezes.
- 3.3.7** Assim, é nosso entendimento de que deverá ser criado 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 referido imposto de modo a promover a subsistência das empresas e, por essa via, assegurar os respectivos empregos na débil economia nacional.

4. MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO AUTOMÓVEL

- 4.1.** Infelizmente, o segmento da Reparação e da Manutenção Automóvel continua a deparar-se com fortes constrangimentos, que se assumem como responsáveis, em grande medida, pelo agravamento do cenário de crise que se vive no tecido empresarial e laboral desta área.
- 4.2.** De acordo com estudos realizados pela ANECRA, as taxas de ocupação das oficinas são preocupantemente baixas, e têm vindo a diminuir nos últimos anos. Por exemplo, em 2009, 45% dos reparadores independentes tiveram taxas de ocupação inferiores a 50%, quando se procuram taxas de ocupação próximas dos 100%. É notória a falta de procura dos clientes, face à capacidade instalada dos empresários.
- 4.3.** Duas das grandes dificuldades, mais apontadas pelos reparadores, são os atrasos nos recebimentos e a reparação clandestina. Em relação a anos anteriores estas duas dificuldades subsistem como das que os reparadores mais apontam como significativas. Os custos da gestão ambiental, a falta de clientes e o excesso de empresas, são, também, grandes dificuldades que os empresários têm que ultrapassar.

- 4.4. A concorrência desleal dos operadores clandestinos, com a qual têm convivido os profissionais do sector que, de forma séria e empenhada, desenvolvem a sua actividade, investindo os seus parcos recursos financeiros, no sentido da adequação à legislação em vigor, limita decisivamente, a rentabilidade das empresas nossas associadas. Assim e com vista à regulação do sector, a ANECRA tem apelado e continuará a apelar à intervenção das Entidades de Fiscalização, nomeadamente a ASAE e o SEPNA, no sentido de efectuarem a necessária distinção, entre quem pretende cumprir as suas obrigações e quem distorce o Mercado.
- 4.5. Também a Discriminação das Oficina por algumas Seguradoras, com prejuizo para os direitos do Consumidor, constituiu forte entrave à actividade destas empresas, contra a qual, a ANECRA, durante muitos anos se insurgiu e denunciou junto das entidades de tutela.
- 4.6. Atendendo aos inoportáveis custos que as empresas do sector da Reparação e da Manutenção Automóvel têm de suportar no cumprimento das suas obrigações Ambientais, temos vindo a defender a criação de um mecanismo para que seja possível assegurar o ressarcimento dos custos respeitantes à respectiva gestão ambiental, e a exigir que às grandes superfícies comerciais sejam aplicadas as mesmas regras de recolha de óleos usados, que se aplicam às Oficinas de Reparação e de Manutenção Automóvel.
- 4.6.1. A ANECRA tem a plena consciência dos gravosos efeitos dos custos crescentes que as empresas suas associadas têm de suportar com o cumprimento das obrigações ambientais, que lhes são impostas pela legislação ambiental. Por outro lado, é unânime o sentimento por parte dos empresários e profissionais, de respeito escrupuloso perante as exigências do quadro legal.
- 4.6.2. Assim a ANECRA gostaria que os poderes políticos se pronunciassem sobre a possibilidade das empresas de manutenção e reparação automóvel procederem à facturação e cobrança adicional, ao cliente final, de um valor fixo ou variável, em função dos serviços prestados ou dos materiais utilizados, tendo em vista atenuar os custos inerentes à prática da referida gestão ambiental.
- 4.7. O regime da Declaração Prévia para o licenciamento das Oficinas de Reparação e de Manutenção Automóvel e de Motociclos, ao pressupor o respeito pelos Princípios da Responsabilização e da Confiança, impõe ao empresário a assunção de responsabilidades quanto ao cumprimento dos requisitos, legais e regulamentares, necessários ao exercício da sua actividade. Para este efeito, a ANECRA tem mantido uma ligação sistemática e profícua com as Entidades de Fiscalização (ASAE e SEPNA), bem como com as Câmaras Municipais, na perspectiva de que a sua actuação não descure a sua importante função pedagógica e informativa e não deixe de estabelecer a devida distinção entre

“operadores clandestinos” e as empresas que desenvolvem, quotidianamente, esforços e investem os seus escassos recursos financeiros na sua adequação às novas exigências, nomeadamente, em matérias de Licenciamento.

5. MONTAGEM, INSTALAÇÃO E REPARAÇÃO DE SISTEMAS GPL

- 5.1.** Desde 1998, a ANECRA tem vindo a desenvolver, numa primeira fase, com a Direcção de Serviços de Veículos da Direcção Geral de Viação e, posteriormente, no Quadro do IMTT, o estudo das Propostas apresentadas pela Associação, tendentes à revisão da legislação base e respectivas Portarias, relativas ao GPL Auto, que culminaram com a publicação de alterações no respectivo Decreto-Lei, não regateando esforços para que rapidamente, fossem ultimadas e publicadas as Portarias visando a adequada Regulamentação daquele diploma. Procedimento similar, embora com menor intervenção da ANECRA, foi o processo relativo ao GNC.
- 5.2.** Lamentavelmente, vários anos se passaram e continuamos a aguardar a publicação e a entrada em vigor desses Diplomas Regulamentares. Por isto, tem-se agravado assim, a situação dos empresários ligados à área do GPL Auto, já por si profundamente afectados pelos grandes atrasos que se verificaram, e pela crise que os atingiu de forma profunda, em paralelo com o que aconteceu nos restantes segmentos de mercado do sector automóvel em Portugal.
- 5.3.** Podemos dizer que, neste momento, o tecido empresarial ligado ao GPL Auto, vive uma agonia sem precedentes, tanto mais grave quanto, nem sequer pode aproveitar as oportunidades de negócio com que se deparara, fruto da crise do petróleo e, por outro e fundamentalmente, por ausência de legislação capaz de moralizar, coordenar, actualizar e dinamizar a sua actividade, face à grande evolução técnica e tecnológica que se registou ao nível dos automóveis, dos equipamentos de GPL, das técnicas de transformação/instalação e de manutenção/conservação.
- 5.4.** Acresce ainda a situação de indefinição gerada acerca da formação de técnicos e mecânicos de GPL Auto. Esta indefinição, quanto à competência para formação em GPL Auto, tem sido um factor de constrangimento e mesmo de impedimento, para as empresas que querem abraçar esta área de negócios.
- 5.5.** Impõe-se salientar ainda que a ANECRA defende a permissão total no estacionamento de viaturas movidas a GPL. Conforme estudos a que a ANECRA teve acesso, esta permissão é tecnicamente aceitável, e permite levantar a discriminação que ainda existe em relação às viaturas portadoras do dístico exigido.

- 5.6.** Em relação aos projectos de Portaria, para regulamentação do GPL Auto e de GNC, em que, repetimos, a ANECRA teve uma intervenção muito activa, entende a Associação que devem ser definidas normas que sistematizem as exigências consideradas necessárias para o Reconhecimento célere das entidades instaladoras ou reparadoras, quer nas áreas de adaptação/reparação dos automóveis à utilização do GPL, quer da instalação/reparação dos automóveis à utilização de GNC.



ANEXOS

15 DE ABRIL DE 2010

*Associação Nacional das Empresas do Comércio
e da Reparação Automóvel*

SECTOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS

	DEZEMBRO				JANEIRO DEZEMBRO			
	UNIDADES		DIFERENÇAS		UNIDADES		DIFERENÇAS	
	2008	2009	UNID.	%	2008	2009	UNID.	%
* LIGEIOS PASSAGEIROS	21.164	17.369	-3.795	-17,9	213.389	160.996	-52.393	-24,6
COMERCIAIS LIGEIOS	5.728	4.572	-1.156	-20,2	55.404	38.890	-16.514	-29,8
PESADOS MERCADORIAS	366	204	-162	-44,3	5.536	3.167	-2.369	-42,8
PESADOS PASSAGEIROS	35	19	-16	-45,7	798	629	-169	-21,2
TOTAL DE PESADOS	401	223	-178	-44,4	6.334	3.796	-2.538	-40,1
TOTAIS	27.293	22.164	-5.129	-18,8	275.127	203.682	-71.445	-26,0

FONTE: ANECRA

* INCLUI OS VEÍCULOS DE TODO O TERRENO

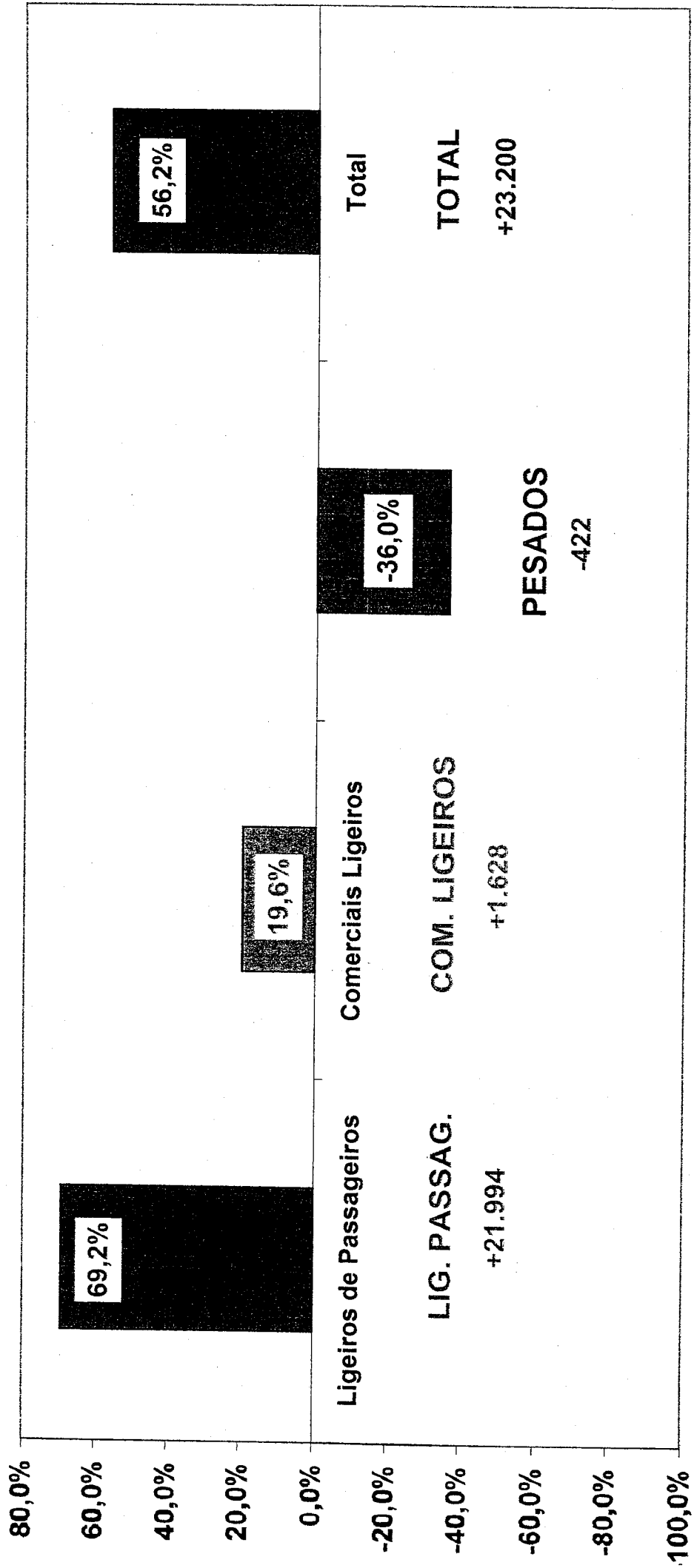
SECTOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS

	MARÇO			JANEIRO - MARÇO			
	UNIDADES		DIFERENÇAS	UNIDADES		DIFERENÇAS	
	2009	2010	UNID	2009	2010	UNID	
* LIGEIOS PASSAGEIROS	12.758	23.860	11.102	31.783	53.777	21.994	69,2
COMERCIAIS LIGEIOS	3.226	3.887	661	8.319	9.947	1.628	19,6
PESADOS MERCADORIAS	274	194	-80	948	612	-336	-35,4
PESADOS PASSAGEIROS	47	35	-12	224	138	-86	-38,4
TOTAL DE PESADOS	321	229	-92	1.172	750	-422	-36,0
TOTAIS	16.305	27.976	11.671	41.276	64.476	23.200	56,2

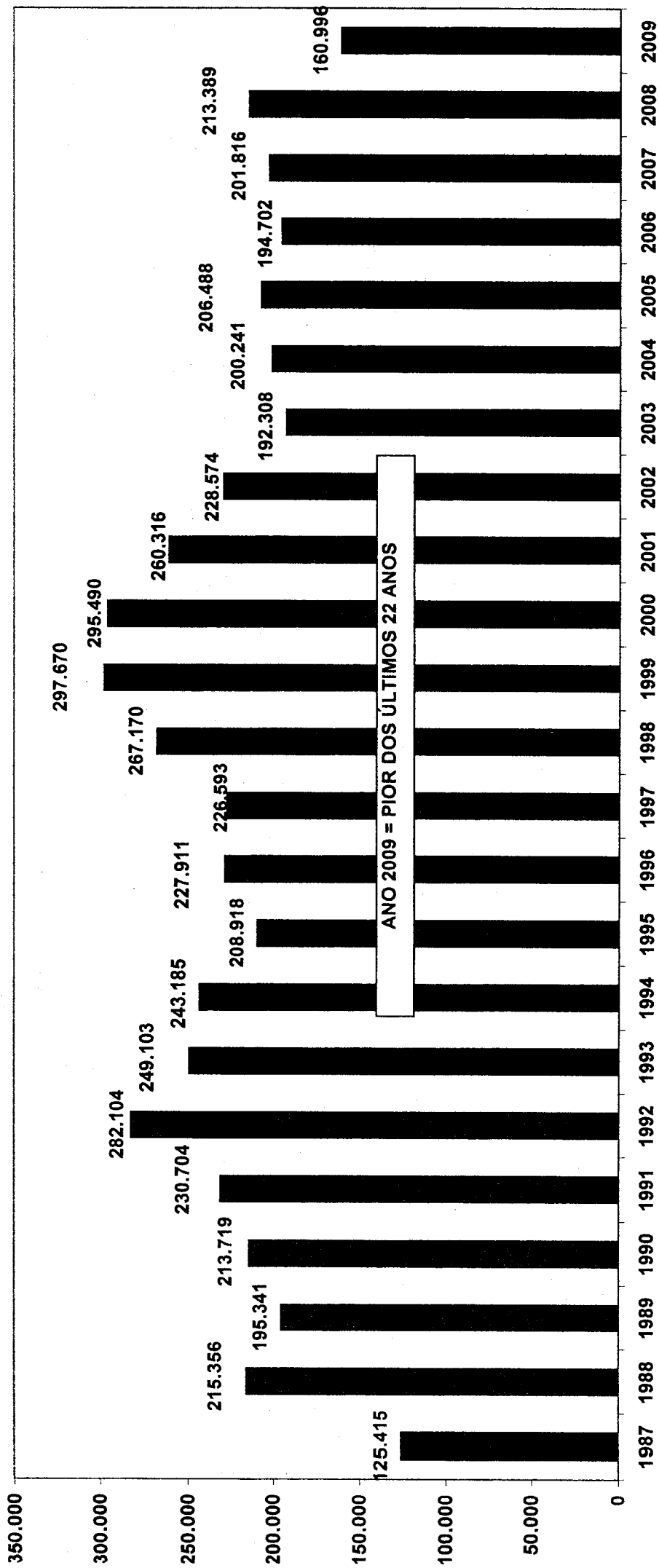
FONTE: ANECRA

* INCLUI OS VEÍCULOS DE TODO O TERRENO

VENDAS ATÉ MARÇO 2010/2009

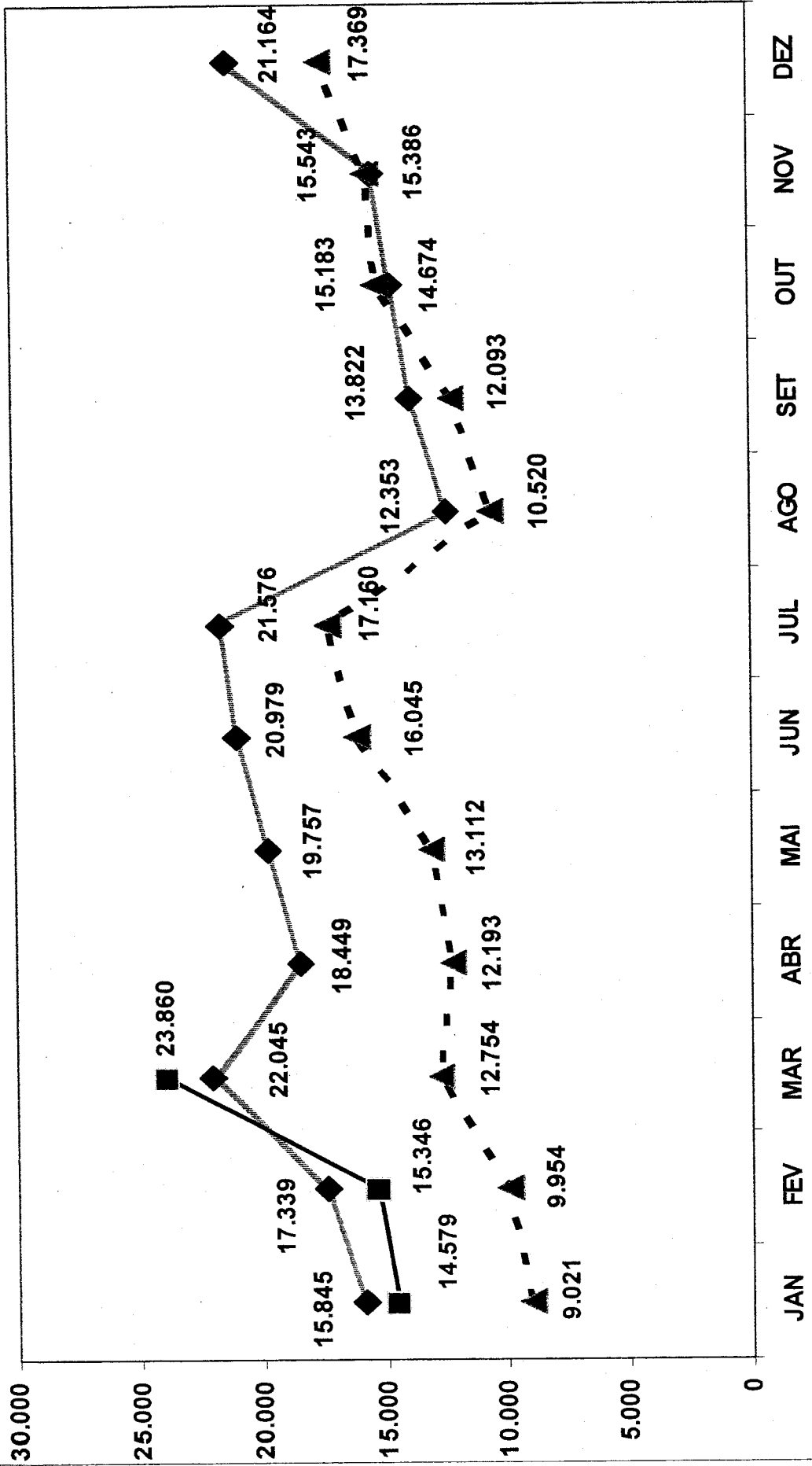


VENDAS DE LIGEIROS DE PASSAGEIROS



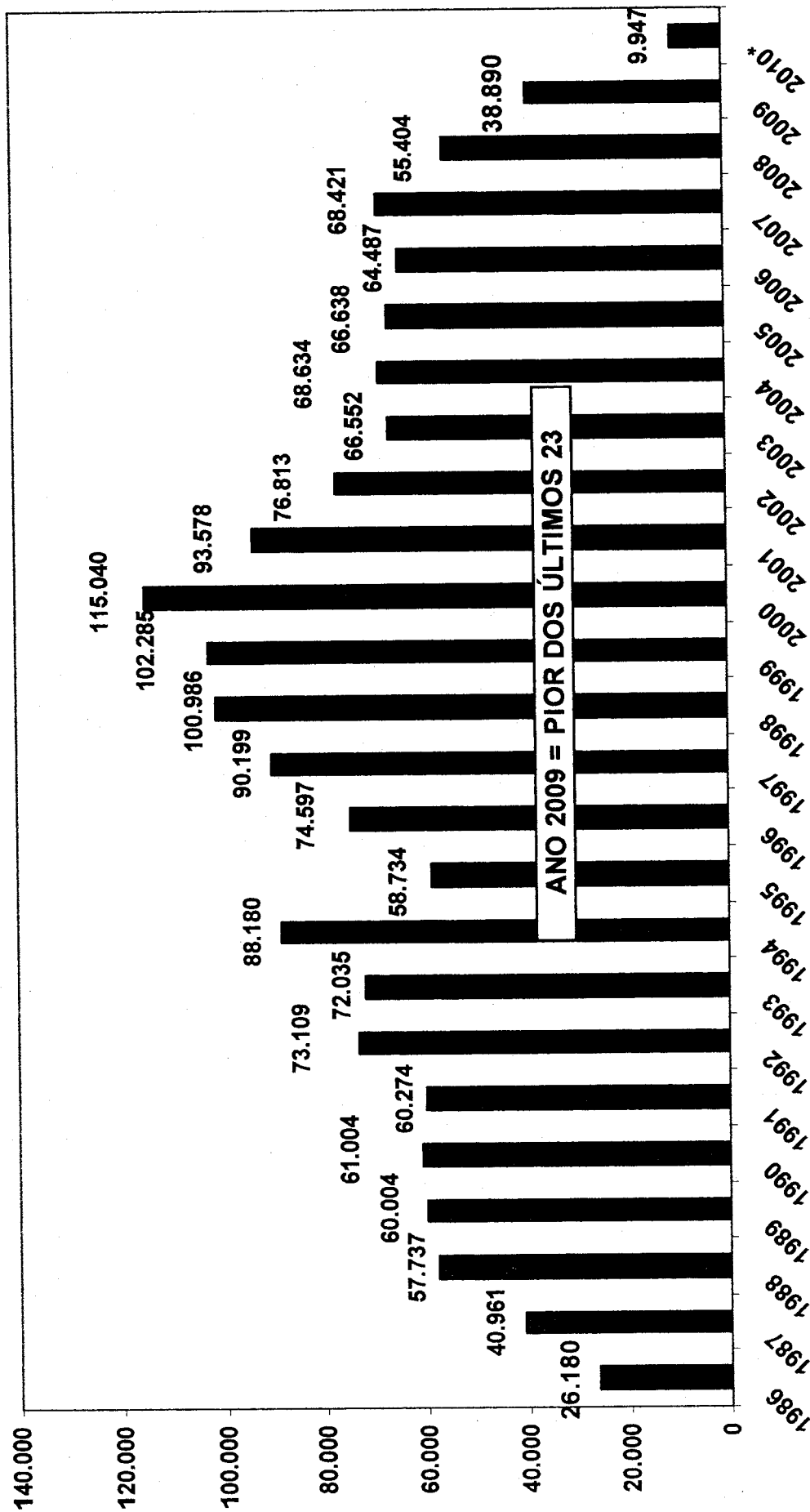
Fonte: ANECRA

VENDAS DE VEÍCULOS LIGEIROS DE PASSAGEIROS



2008
 2009
 2010

VENDAS DE COMERCIAIS LIGEIROS

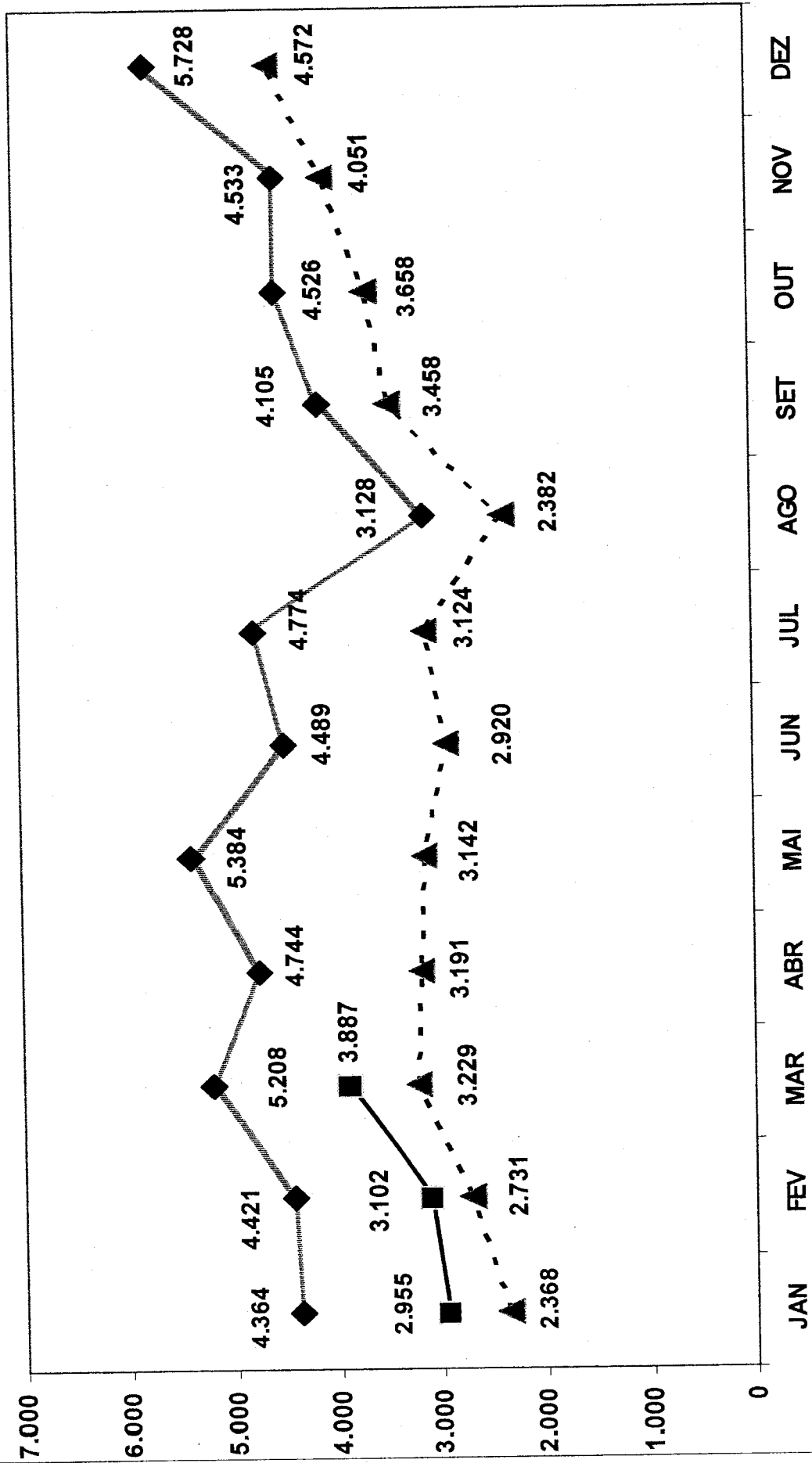


* Acum. até Março

Nota: Foram retirados desde o ano 2000 os Monovolumes com mais de 2.300 Kg.

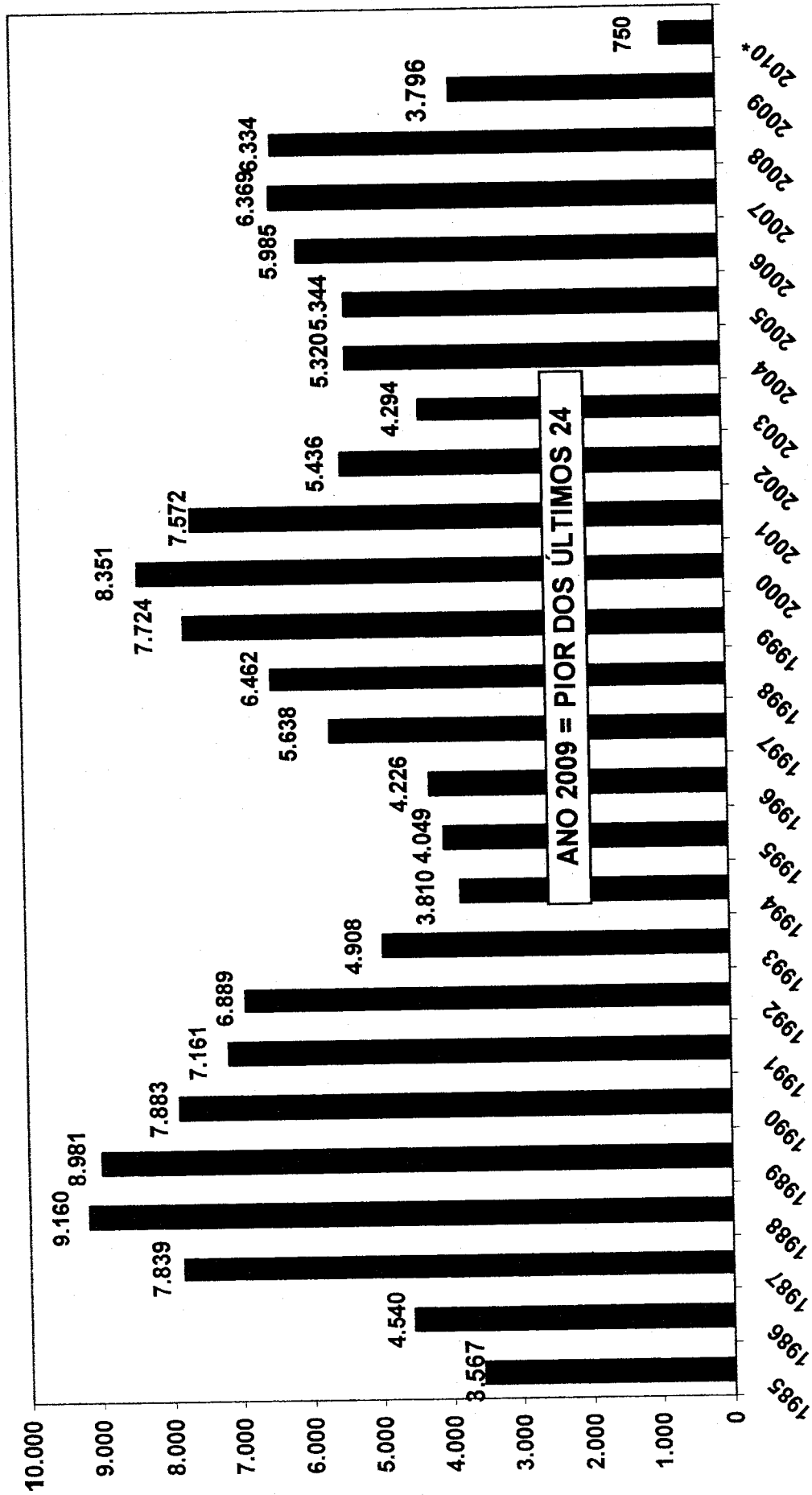
Fonte: ANECRA-GEE

VENDAS DE VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIOS



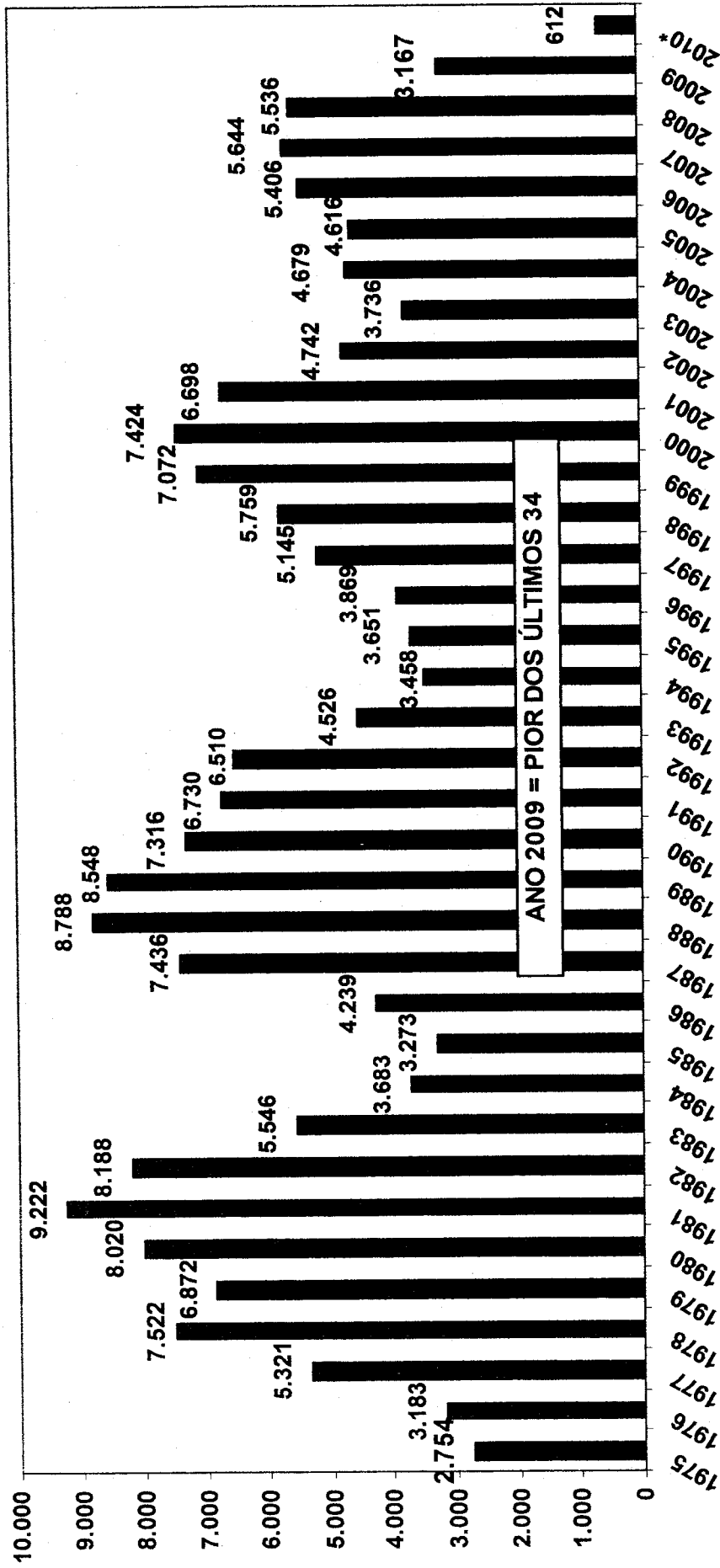
2008 -
 2009 -
 2010

VENDAS - TOTAL PESADOS



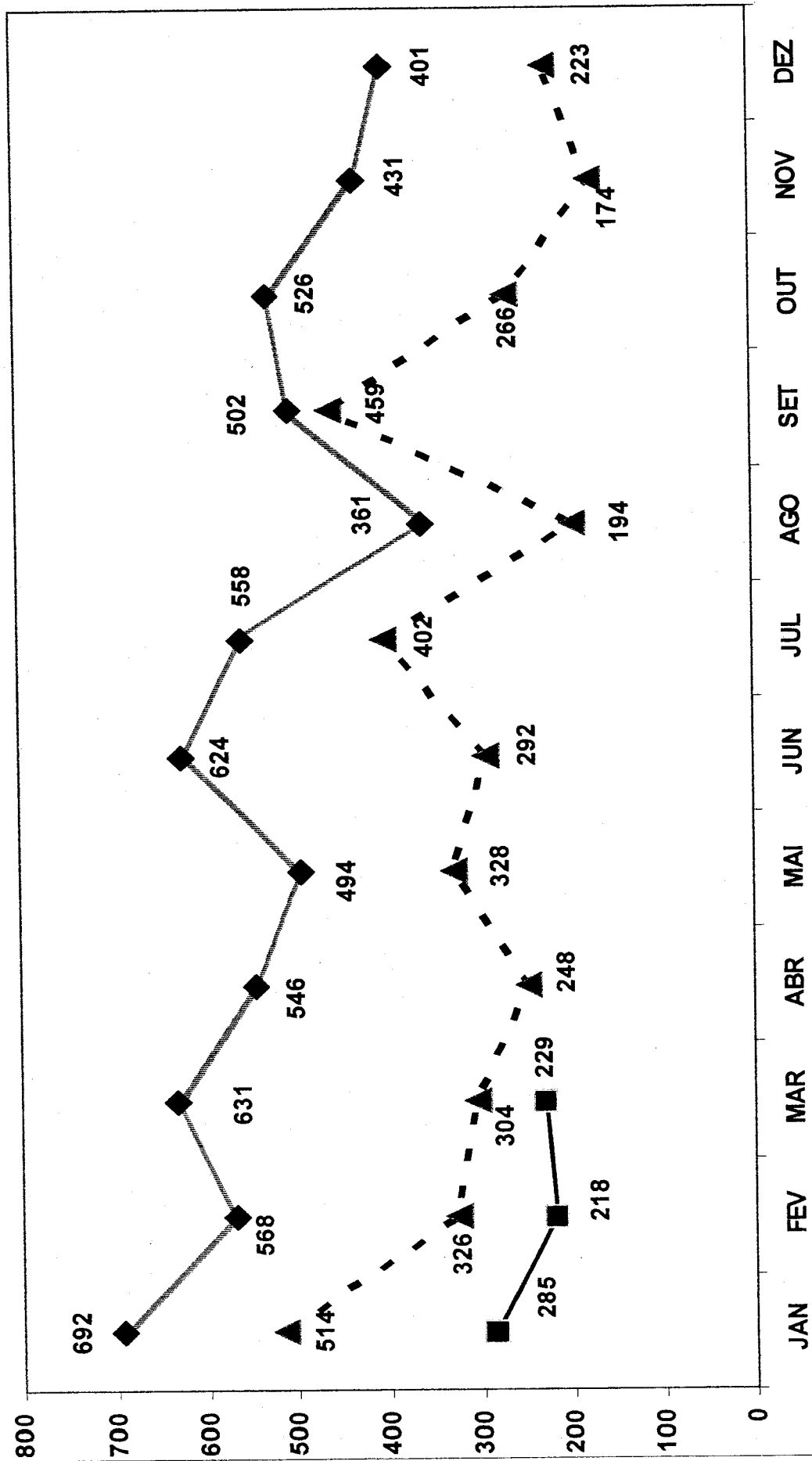
* Acum. até Março
 Fonte: ANECRA-GEE

VENDAS DE PESADOS DE MERCADORIAS



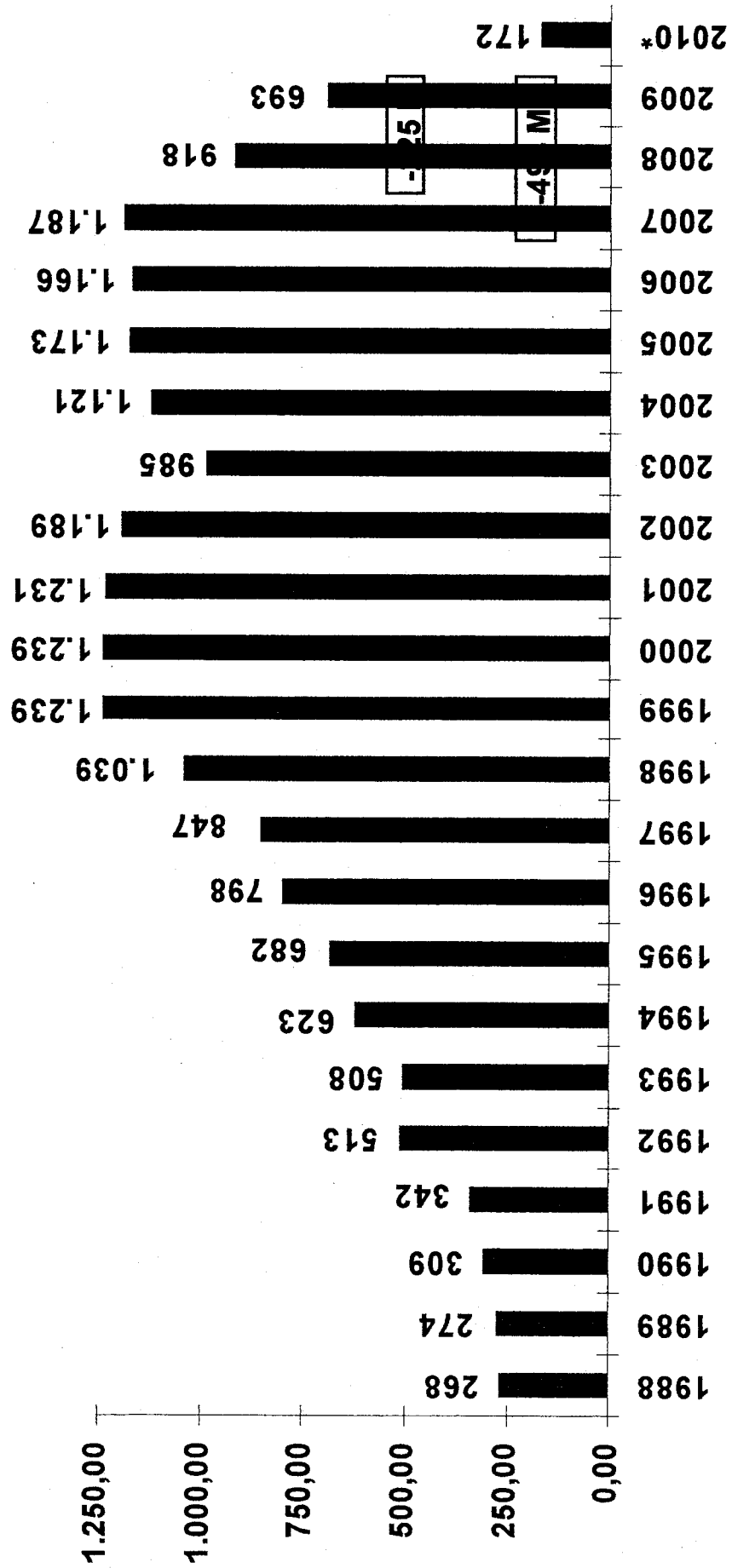
* Acum. até Março
 Fonte: ANECRA-GEE

VENDAS DE VEÍCULOS PESADOS



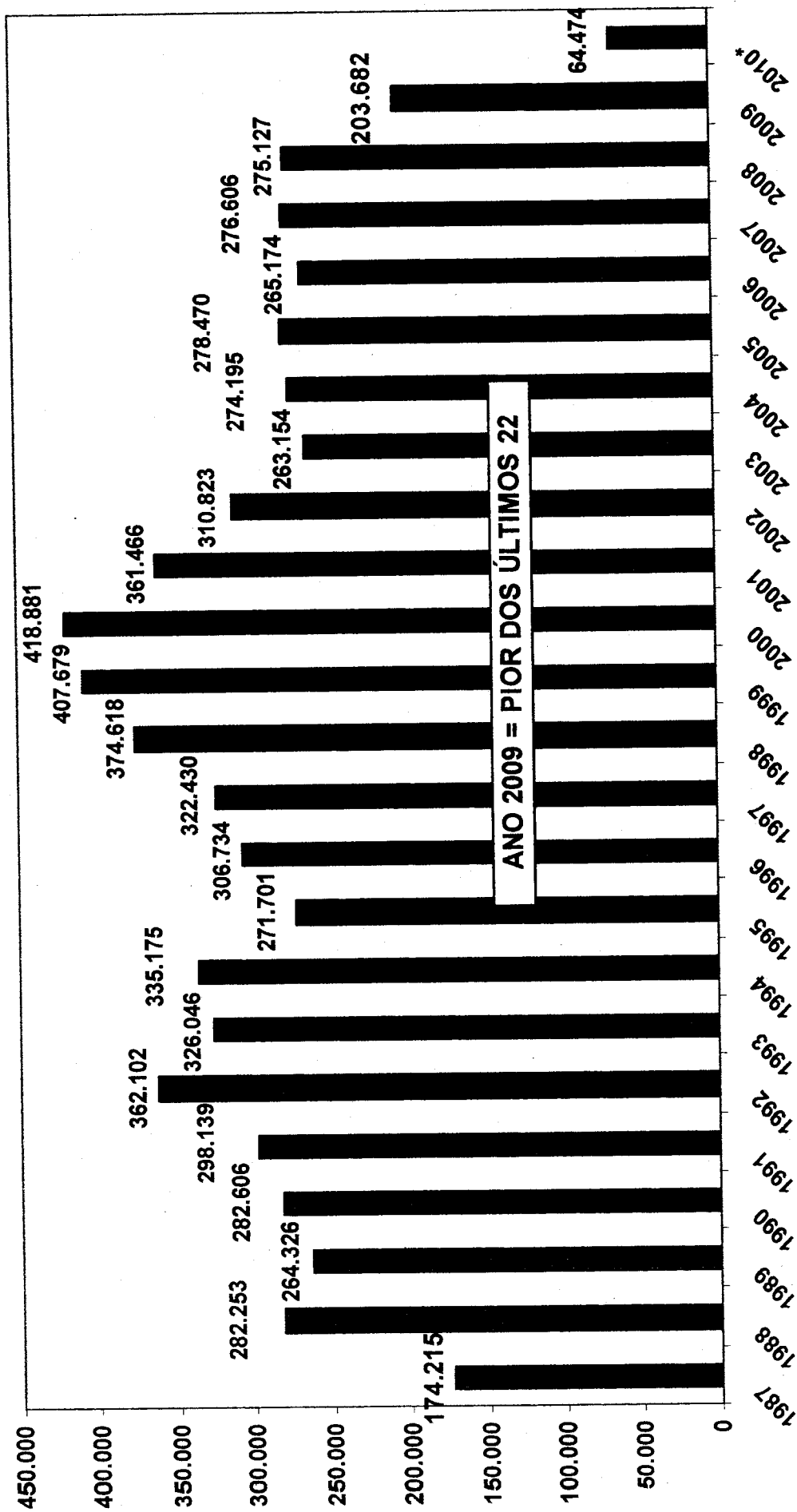
2008
 2009
 2010

RECEITA DE ISV - MILHOES €



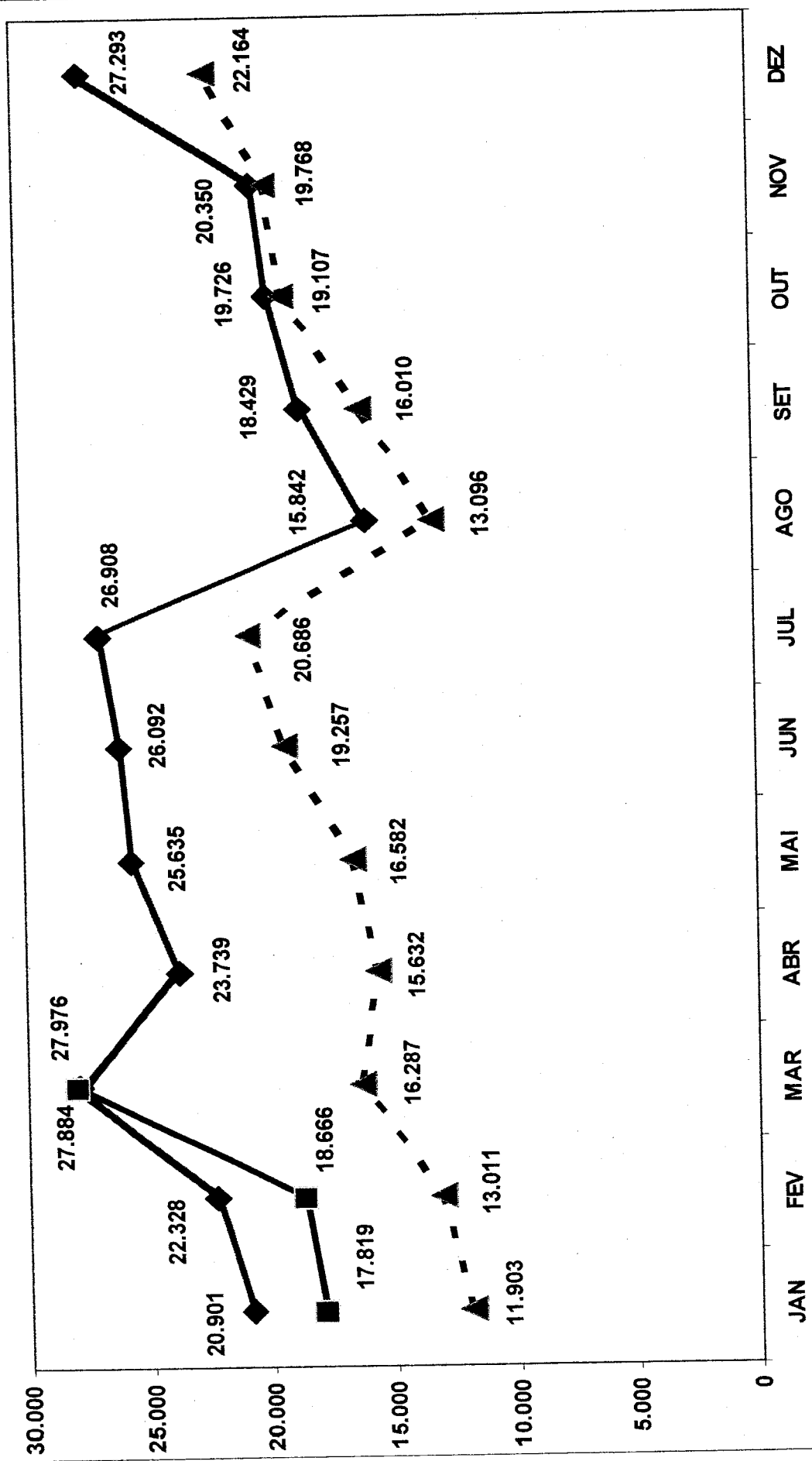
* Acum. até Fev.
Fonte: ANECRA-GEE

VENDAS - MERCADO TOTAL



* Acum. até Março
 Fonte: ANECRA-GEE

VENDAS DE VEÍCULOS - MERCADO TOTAL



2008
 2009
 2010

VENDAS DE LIGEIOS DE PASSAGEIROS

MARCAS	MARÇO			JANEIRO - MARÇO		
	UNIDADES			UNIDADES		
	2009	2010	Tx.Cresc.	2009	2010	Tx.Cresc.
Renault	1.169	3.652	212,4%	2.998	7.085	136,3%
Volkswagen	1.101	2.119	92,5%	2.702	4.659	72,4%
Peugeot	951	1.901	99,9%	2.063	4.520	119,1%
Ford	1.142	1.730	51,5%	2.651	3.987	50,4%
Opel	679	1.741	156,4%	1.786	3.795	112,5%
Seat	605	1.390	129,8%	1.724	3.049	76,9%
Citroen	924	1.127	22,0%	2.288	2.844	24,3%
Toyota	613	1.112	81,4%	1.749	2.623	50,0%
Fiat	704	1.101	56,4%	1.639	2.546	55,3%
BMW	630	907	44,0%	1.670	2.402	43,8%
Mercedes-Benz	553	911	64,7%	1.584	2.182	37,8%
Audi	535	842	57,4%	1.389	2.075	49,4%
Nissan	321	832	159,2%	798	1.892	137,1%
Chevrolet	325	676	108,0%	676	1.439	112,9%
Skoda	205	499	143,4%	478	1.063	122,4%
Mazda	409	460	12,5%	747	990	32,5%
Kia	174	437	151,1%	464	944	103,4%
Mitsubishi	302	504	66,9%	795	899	13,1%
Volvo	130	353	171,5%	321	818	154,8%
Honda	374	264	-29,4%	867	757	-12,7%
Smart	222	292	31,5%	651	692	6,3%
Hyundai	189	282	49,2%	478	626	31,0%
MINI	114	151	32,5%	214	406	89,7%
Alfa Romeo	116	133	14,7%	258	346	34,1%
Dacia	31	116	274,2%	97	243	150,5%
Suzuki	52	89	71,2%	165	230	39,4%
Lancia	64	62	-3,1%	186	189	1,6%
Dodge	20	54	170,0%	58	114	96,6%
Lexus	29	30	3,4%	69	86	24,6%
Porsche	20	25	25,0%	53	85	60,4%
Jaguar	7	23	228,6%	40	70	75,0%
Diversos	48	45	-6,3%	125	121	-3,2%
TOTAL	12.758	23.860	87,0%	31.783	53.777	69,2%

Fonte: ANECRA

VENDAS DE COMERCIAIS LIGEIOS

MARCAS	MARÇO			JANEIRO - MARÇO		
	UNIDADES			UNIDADES		
	2009	2010	Tx. Cresc.	2009	2010	Tx. Cresc.
Citroen	450	557	23,8%	1.334	1.489	11,6%
Renault	375	528	40,8%	1.016	1.409	38,7%
Peugeot	377	473	25,5%	967	1.162	20,2%
Ford	256	403	57,4%	674	1.082	60,5%
Fiat	337	390	15,7%	905	1.016	12,3%
Opel	277	262	-5,4%	722	708	-1,9%
Toyota	275	252	-8,4%	622	544	-12,5%
Mercedes-Benz	146	208	42,5%	398	473	18,8%
Mitsubishi	214	146	-31,8%	439	449	2,3%
Volkswagen	142	162	14,1%	303	395	30,4%
Seat	3	137	4466,7%	13	255	1861,5%
Nissan	138	100	-27,5%	258	244	-5,4%
Iveco	72	90	25,0%	234	177	-24,4%
Jeep	29	49	69,0%	97	153	57,7%
Isuzu	38	53	39,5%	119	132	10,9%
Mazda	70	25	-64,3%	150	115	-23,3%
Hyundai	9	22	144,4%	24	46	91,7%
Dacia	0	12	#DIV/0!	0	36	#DIV/0!
Land Rover	7	7	0,0%	17	35	105,9%
Kia	9	6	-33,3%	12	16	33,3%
Suzuki	1	5	400,0%	4	10	150,0%
Diversos	1	0	-100,0%	11	1	-90,9%
TOTAL	3.226	3.887	20,5%	8.319	9.947	19,6%

Fonte: ANECRA

VENDAS DE COMERCIAIS PESADOS (Inclui Autocarros)

MARCAS	MARÇO			JANEIRO - MARÇO		
	UNIDADES			UNIDADES		
	2009	2010	Tx. Cresc.	2009	2010	Tx. Cresc.
Volvo	54	25	-53,7%	214	122	-43,0%
DAF	36	48	33,3%	135	112	-17,0%
Renault	22	21	-4,5%	84	94	11,9%
Scania	24	24	0,0%	104	88	-15,4%
Mercedes-Benz	35	28	-20,0%	164	87	-47,0%
Iveco	57	33	-42,1%	199	78	-60,8%
MAN	37	14	-62,2%	143	66	-53,8%
Mitsubishi	28	21	-25,0%	68	65	-4,4%
Toyota	14	8	-42,9%	28	20	-28,6%
Isuzu	9	4	-55,6%	19	11	-42,1%
Nissan	2	3	50,0%	6	5	-16,7%
DIVERSOS	3	0	-50,0%	8	2	-75,0%
TOTAL	321	229	-28,7%	1.172	750	-36,0%

Fonte: ANECRA

VENDAS (MERCADO TOTAL)

MARCAS	MARÇO			JANEIRO - MARÇO		
	UNIDADES			UNIDADES		
	2009	2010	Tx.Cresc.	2009	2010	Tx.Cresc.
Renault	1.566	4.201	168,3%	4.098	8.588	109,6%
Peugeot	1.328	2.374	78,8%	3.030	5.682	87,5%
Ford	1.398	2.133	52,6%	3.325	5.069	52,5%
Volkswagen	1.246	2.281	83,1%	3.012	5.054	67,8%
Opel	956	2.003	109,5%	2.508	4.503	79,5%
Citroen	1.374	1.684	22,6%	3.622	4.333	19,6%
Fiat	1.041	1.491	43,2%	2.545	3.564	40,0%
Seat	608	1.527	151,2%	1.737	3.304	90,2%
Toyota	902	1.372	52,1%	2.399	3.187	32,8%
Mercedes-Benz	734	1.147	56,3%	2.146	2.742	27,8%
BMW	630	907	44,0%	1.670	2.402	43,8%
Nissan	461	935	102,8%	1.062	2.141	101,6%
Audi	535	842	57,4%	1.389	2.075	49,4%
Chevrolet	325	676	108,0%	676	1.439	112,9%
Mitsubishi	544	671	23,3%	1.302	1.413	8,5%
Mazda	479	485	1,3%	897	1.105	23,2%
Skoda	206	499	142,2%	482	1.064	120,7%
Kia	183	443	142,1%	476	960	101,7%
Volvo	184	378	105,4%	535	940	75,7%
Honda	374	264	-29,4%	867	757	-12,7%
Smart	222	292	31,5%	651	692	6,3%
Hyundai	198	304	53,5%	502	672	33,9%
MINI	114	151	32,5%	214	406	89,7%
Alfa Romeo	116	133	14,7%	258	346	34,1%
Dacia	31	128	312,9%	97	279	187,6%
Iveco	129	123	-4,7%	433	255	-41,1%
Suzuki	53	94	77,4%	169	240	42,0%
Lancia	64	62	-3,1%	186	189	1,6%
Jeep	30	49	63,3%	102	153	50,0%
Isuzu	47	57	21,3%	138	143	3,6%
Dodge	20	54	170,0%	58	114	96,6%
Diversos	207	216	4,3%	688	663	-3,6%
TOTAL	16.305	27.976	71,6%	41.274	64.474	56,2%

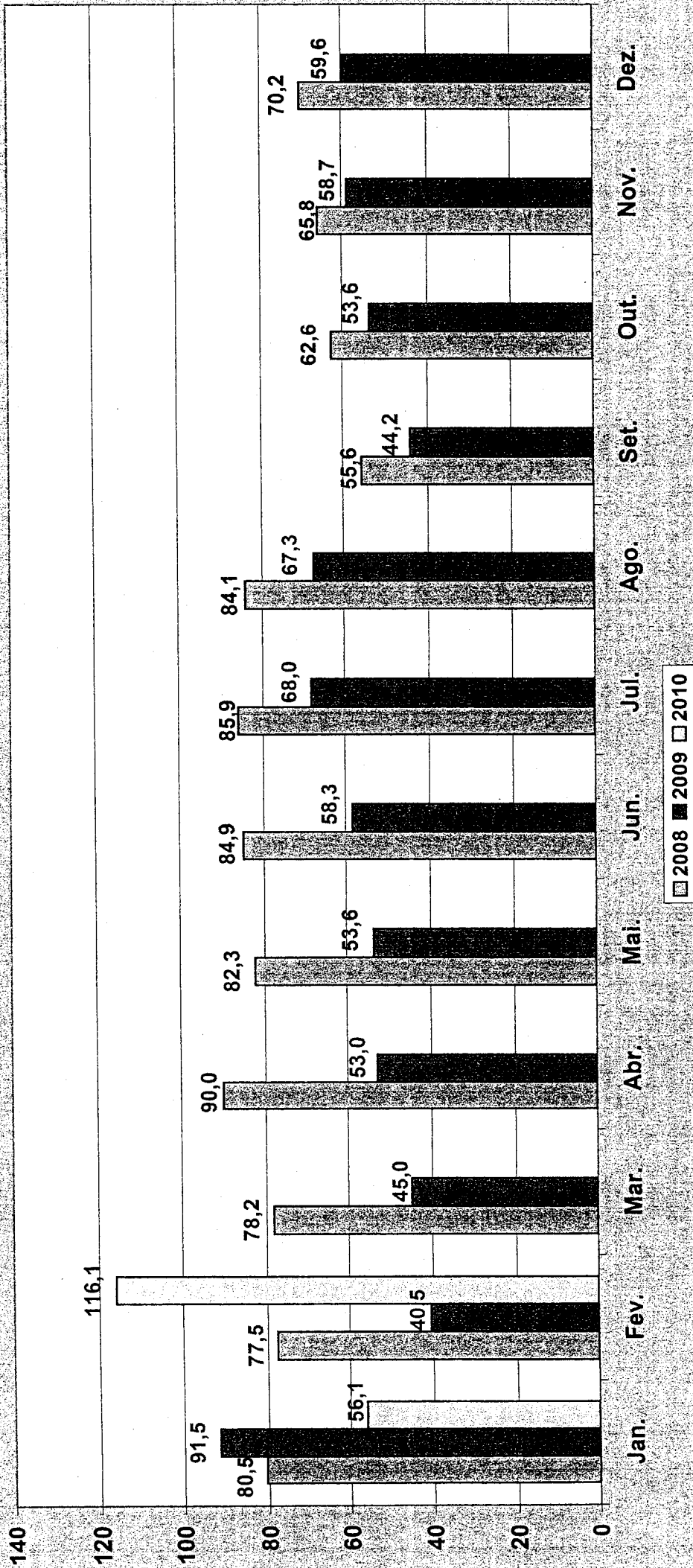
Fonte: ANECRA

RECEITA DE IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS (ISV)

EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL				ACUMULADA				
	2008	2009	Var. %	2010	2008	2009	Var. %	2010	Var. %
Janeiro	80,5	91,5	13,7	56,1	80,5	91,5	13,7	56,1	-38,7
Fevereiro	77,5	40,5	-47,7	60,0	158,0	132,0	-16,5	116,1	-12,0
Março	78,2	45,0	-42,5	0,0	236,2	177,0	-25,1		-100,0
Abril	90,0	53,0	-41,1	0,0	326,2	230,0	-29,5		-100,0
Maiο	82,3	53,6	-34,9	0,0	408,5	283,6	-30,6		-100,0
Junho	84,9	58,3	-31,3	0,0	493,4	341,9	-30,7		-100,0
Julho	85,9	68,0	-20,8	0,0	579,3	409,9	-29,2		-100,0
Agosto	84,1	67,3	-20,0	0,0	663,4	477,2	-28,1		-100,0
Setembro	55,6	44,2	-20,5	0,0	719,0	521,4	-27,5		-100,0
Outubro	62,6	53,6	-14,4	0,0	781,6	575,0	-26,4		-100,0
Novembro	65,8	58,7	-10,8	0,0	847,4	633,7	-25,2		-100,0
Dezembro	70,2	59,6	-15,1	0,0	917,6	693,3	-24,4		-100,0

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



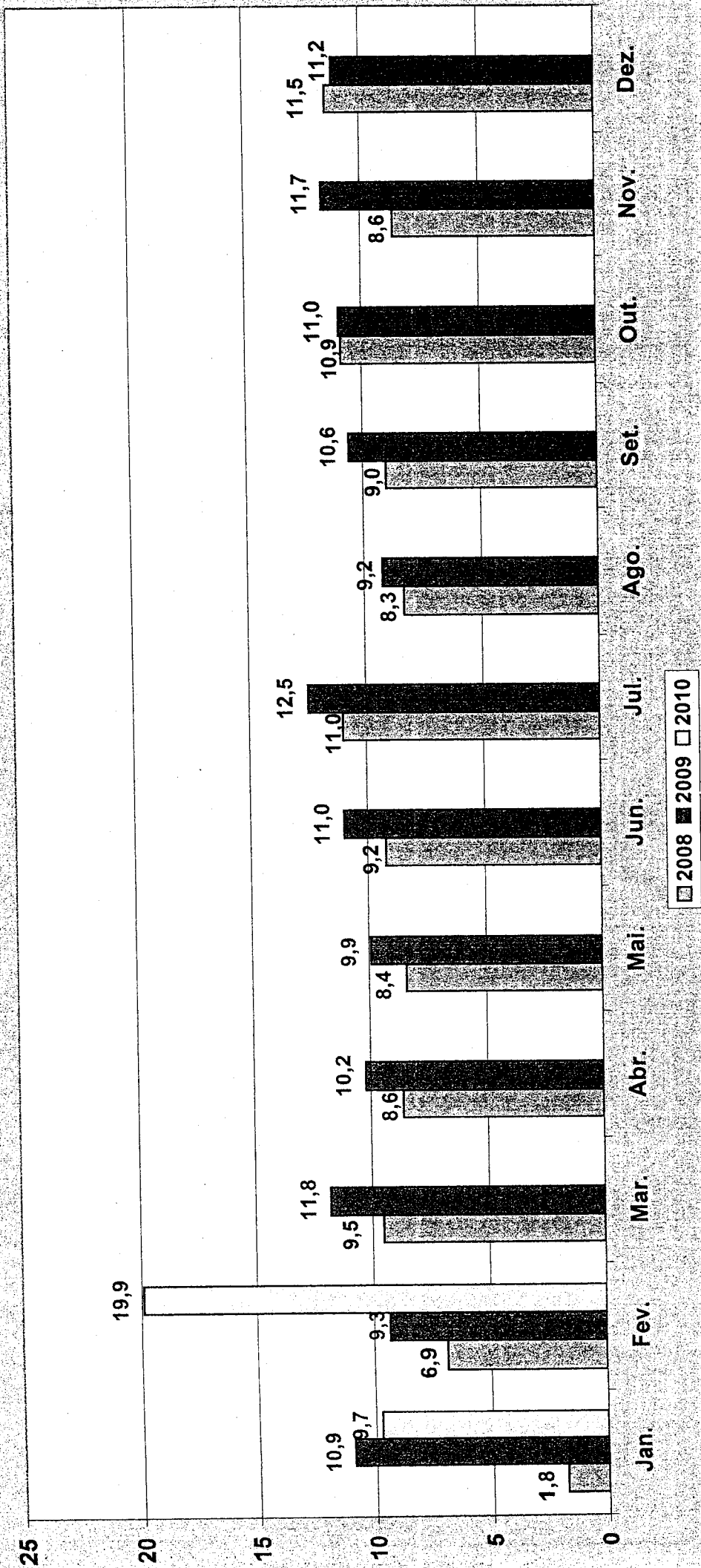
Fonte: ANECRA / DGO

RECEITA DE IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO (IUC)

EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL				ACUMULADA				
	2008	2009	Var.%	2010	2008	2009	Var.%	2010	Var.-%
Janeiro	1,8	9,6	433,3	9,7	1,8	9,6	433,3	9,7	1,0
Fevereiro	6,9	10,6	53,6	10,2	8,7	20,2	132,2	19,9	-1,5
Março	9,5	11,8	24,2	0,0	18,2	32,0	75,8		-100,0
Abril	8,6	10,2	18,6	0,0	26,8	42,2	57,5		-100,0
Maiο	8,4	9,9	17,9	0,0	35,2	52,1	48,0		-100,0
Junho	9,2	11,0	19,6	0,0	44,4	63,1	42,1		-100,0
Julho	11,0	12,5	13,6	0,0	55,4	75,6	36,5		-100,0
Agosto	8,3	9,2	10,8	0,0	63,7	84,8	33,1		-100,0
Setembro	9,0	10,6	17,8	0,0	72,7	95,4	31,2		-100,0
Outubro	10,9	11,0	0,9	0,0	83,6	106,4	27,3		-100,0
Novembro	8,6	11,7	36,0	0,0	92,2	118,1	28,1		-100,0
Dezembro	11,5	11,2	-2,6	0,0	103,7	129,3	24,7		-100,0

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



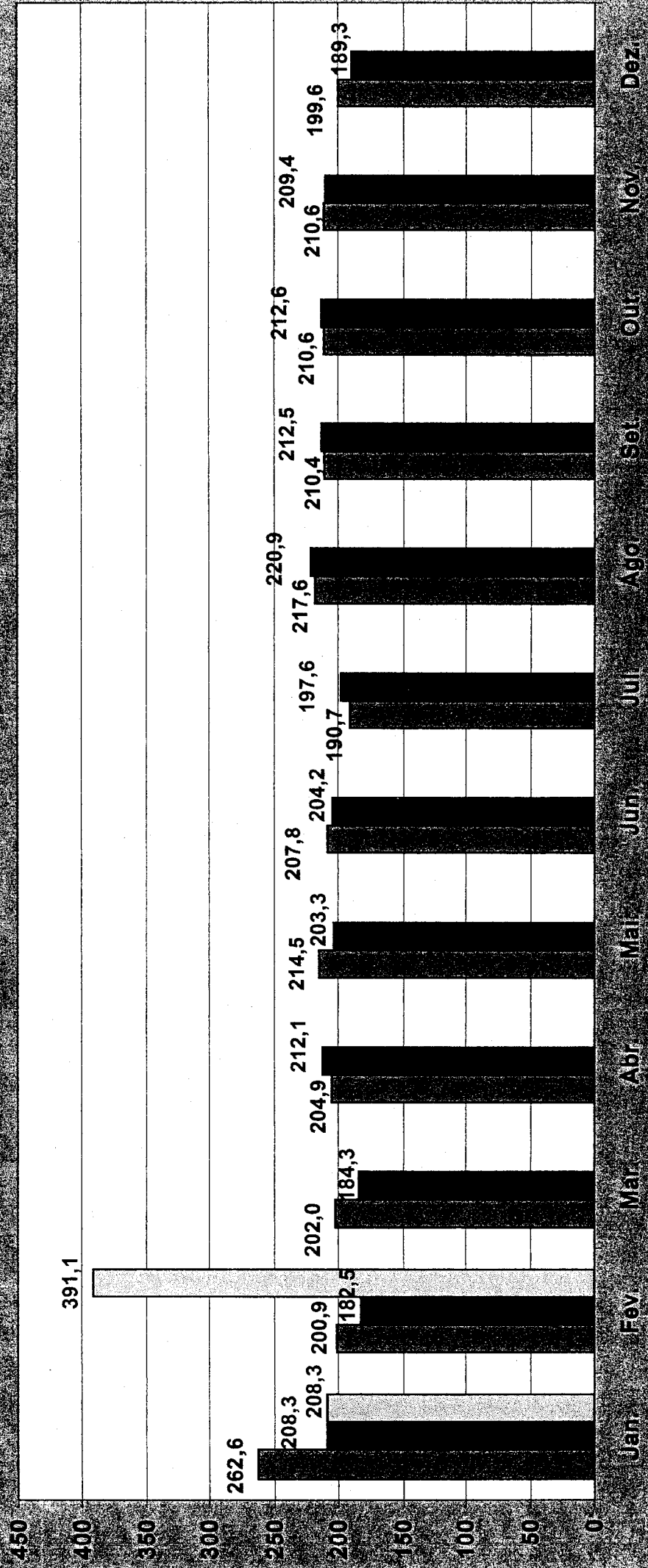
Fonte: ANECRA / DGO

RECEITA DE IMPOSTO SOBRE PRODUTOS PETROLÍFEROS E ENERGÉTICOS (ISP)

EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL				ACUMULADA				
	2008	2009	Var. %	2010	2008	2009	Var. %	2010	Var. %
Janeiro	262,6	208,3	-20,7	208,3	262,6	208,3	-20,7	208,3	0,0
Fevereiro	200,9	182,5	-9,2	182,8	463,5	390,8	-15,7	391,1	0,1
Março	202,0	184,3	-8,8	0,0	665,5	575,1	-13,6		-100,0
Abril	204,9	212,1	3,5	0,0	870,4	787,2	-9,6		-100,0
Maiο	214,5	203,3	-5,2	0,0	1.084,9	990,5	-8,7		-100,0
Junho	207,8	204,2	-1,7	0,0	1.292,7	1.194,7	-7,6		-100,0
Julho	190,7	197,6	3,6	0,0	1.483,4	1.392,3	-6,1		-100,0
Agosto	217,6	220,9	1,5	0,0	1.701,0	1.613,2	-5,2		-100,0
Setembro	210,4	212,5	1,0	0,0	1.911,4	1.825,7	-4,5		-100,0
Outubro	210,6	212,6	0,9	0,0	2.122,0	2.038,3	-3,9		-100,0
Novembro	210,6	209,4	-0,6	0,0	2.332,6	2.247,7	-3,6		-100,0
Dezembro	199,6	189,3	-5,2	0,0	2.532,2	2.437,0	-3,8		-100,0

RECEITA DE IMPOSTO SOBRE PRODUTOS PETROLIFEROS E ENERGETICOS (ISP)
EM MILHOES DE EUROS



■ 2008 ■ 2009 □ 2010

Fonte: ANECRA / DGO

VENDAS DE VEÍCULOS LIGEIOS DE PASSAGEIROS NA EUROPA (Valores Provisórios)

PAISES	MARÇO 2009	MARÇO 2010	Tx. Var. (%)	JAN - MAR 2009	JAN - MAR 2010	Tx. Var. (%)
AUSTRIA	18.827	21.786	15,7	37.819	42.668	12,8
BELGIUM	45.904	47.584	3,7	93.594	96.960	3,6
BULGARIA	1.990	1.104	-44,5	3.898	2.106	-46,0
CZECH REPUBLIC	9.823	11.080	12,8	18.665	21.893	17,3
DENMARK	7.436	8.599	15,6	15.237	19.271	26,5
ESTONIA	794	415	-47,7	1.748	944	-46,0
FINLAND	7.186	7.589	5,6	18.752	19.972	6,5
FRANCE	152.720	180.535	18,2	302.736	352.013	16,3
GERMANY	277.740	194.846	-29,8	467.125	376.035	-19,5
GREECE	15.592	13.727	-12,0	35.839	40.312	12,5
HUNGARY	7.217	3.042	-57,9	13.294	5.810	-56,3
IRELAND	8.883	12.306	38,5	24.682	28.865	16,9
ITALY	166.320	200.560	20,6	324.782	407.580	25,5
LATVIA	443	265	-40,2	937	531	-43,3
LITHUANIA	526	435	-17,3	1.270	874	-31,2
LUXEMBURG	4.165	4.081	-2,0	7.322	7.617	4,0
NETHERLANDS	33.936	37.786	11,3	90.102	100.548	11,6
POLAND	30.194	24.384	-19,2	56.865	49.740	-12,5
PORTUGAL	10.030	15.346	53,0	19.025	29.905	57,2
ROMANIA	7.187	2.658	-63,0	21.002	4.792	-77,2
SLOVAKIA	3.301	3.476	5,3	6.208	6.393	3,0
SLOVENIA	4.716	4.803	1,8	9.288	9.853	6,1
SPAIN	62.107	91.281	47,0	121.492	161.411	32,9
SWEDEN	14.603	17.972	23,1	25.902	33.495	29,3
UNITED KINGDOM	54.359	68.686	26,4	166.446	214.165	28,7
EUROPEAN UNION (EU27)*	945.999	974.346	3,0	1.884.030	2.033.753	7,9
EU15	879.808	922.684	4,9	1.750.855	1.930.817	10,3
EU10*	66.191	51.662	-22,0	133.175	102.936	-22,7
ICELAND	91	74	-19,0	217	162	-25,5
NORWAY	6.287	9.094	44,6	11.640	18.791	61,4
SWITZERLAND**	17.616	17.241	-2,1	35.447	35.979	1,5
EFTA	23.994	26.409	10,1	47.304	54.932	16,1
EU27*+EFTA	969.993	1.000.754	3,2	1.931.334	2.088.684	8,1
EU15+EFTA	903.802	949.093	5,0	1.798.159	1.985.749	10,4

Fonte: ACEA / ANECRA

* UE, incluindo a Bulgária e a Roménia, os dados para Malta e Chipre não estão disponíveis.

** Estimativas ACEA

PROPOSTA OE 2010 - Nº DE VEÍCULOS LP ABRANGIDOS PELO INCENTIVO AO ABATE VFV

	2009		2010		Dif. Absoluta
	Até 140 g/km		Até 130 g/km		
	V. Absoluto	%	V. Absoluto	%	
Ligeiros Passageiros	1.134	28,5	656	16,5	-478

Notas:

Nº de versões/modelos de Ligeiros de Passageiros para venda: 3.985

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

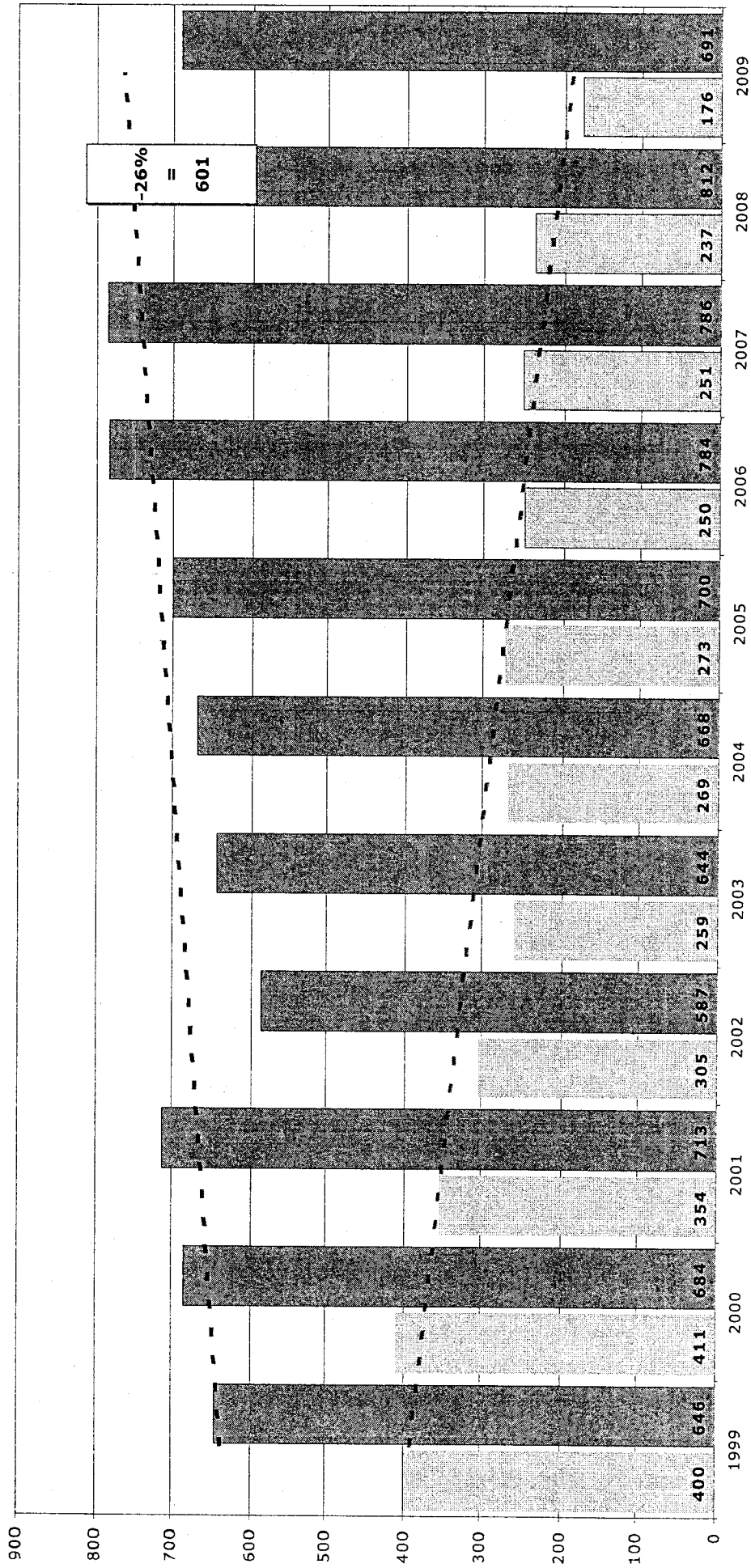
VEÍCULOS LIGEIROS DE PASSAGEIROS MAIS VENDIDOS EM 2009

	Veículos	Nº de Veículos Vendidos	CO2
1	Ford Fiesta 1.25i Titanium 5p MY09	2577	133
2	Opel Corsa 1.2 16v Enjoy 5p	2475	139
3	Fiat Grande Punto 1.2 Free 5p	2098	139
4	Renault Mégane Sp. Tourer Dyn. S dCi 110cv	1785	153
5	Seat Ibiza 1.2 12v 70cv Style 5p MY08	1651	139
6	Fiat Grande Punto 1.3 Mjet 16v 75cv Free 5p	1437	119
7	Nissan Qashqai 1.5 dCi Tekna Sport 5p	1252	139
8	Renault Clio III 1.2 16v Dynamique S 5p	1211	139
9	Opel Astra 1.7 CDTI 110cv Cosmo Caravan	1112	119
10	Chevrolet Aveo 1.2 LS 5p	1102	132
11	Ford Fiesta 1.4 TDCi Titanium 5p MY09	1101	110
12	Ford Fiesta 1.25i Trend 5p MY09	1061	133
13	Peugeot 206+ Trendy 1.1i 60cv 5p	904	135
14	VW Golf 1.6 TDI 105cv Confortline 5p	884	119
15	Peugeot 207 Active 1.4i 16v 95cv 5p	853	140
16	Ford Fiesta 1.4 TDCi Trend 5p MY09	767	110
17	Renault Mégane Sp. Tourer Dynam.dCi 90cv	584	153
18	VW Golf Var. 1.6 TDI B.Motion Confort 105cv	500	119
19	Seat Ibiza 1.6 CR TDI 90cv DPF 25 Anos 5p	423	148
20	Chevrolet Cruze 1.6 LS 4p	397	159

NOTA: Dos 20 veículos mais vendidos em 2009, apenas 6 veículos emitem menos de 131g/km.

FONTE: ANECRA-GEE

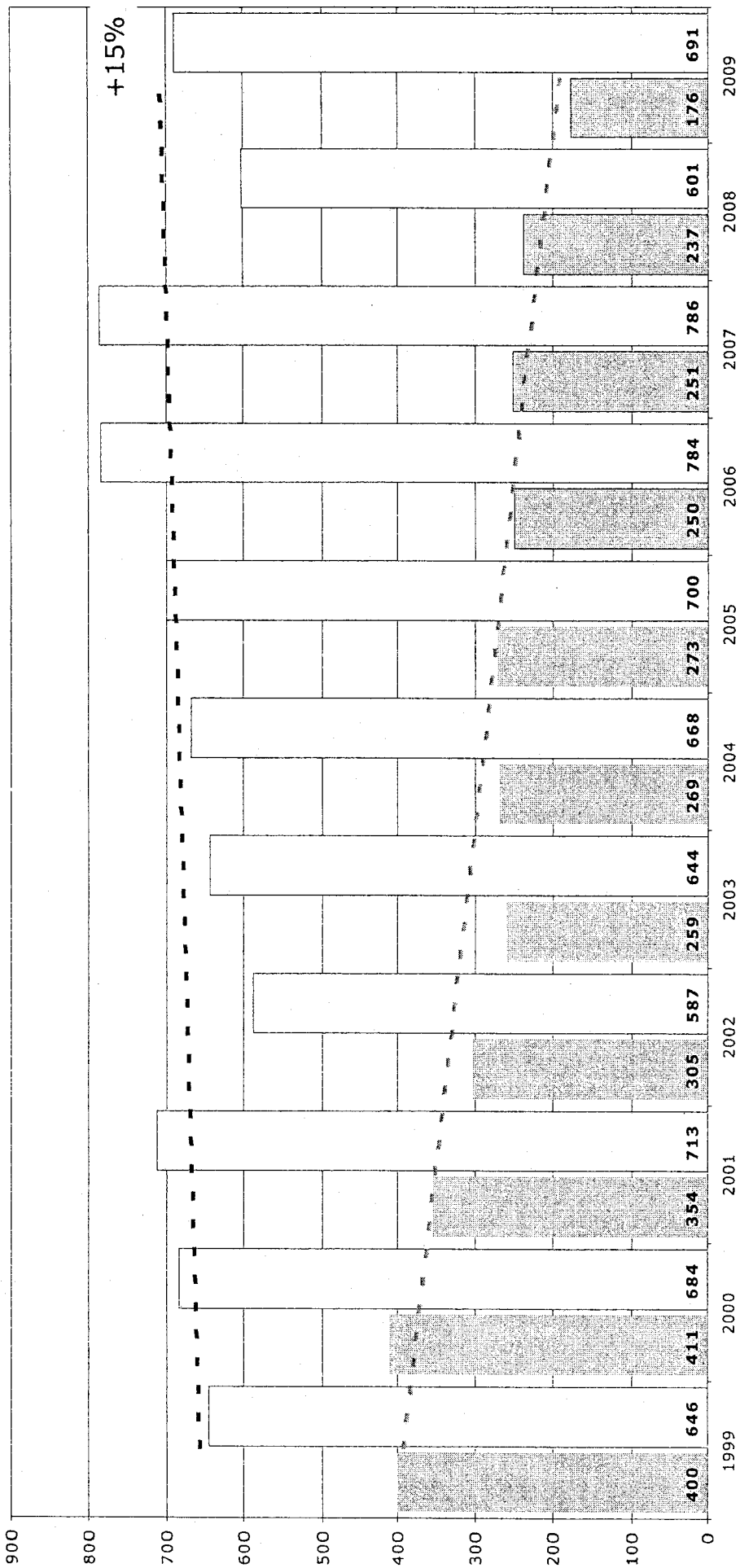
Volumes de venda de viaturas Novas e Usadas



Registo de Novos Registo de Usados e Usados importados

► As vendas/transferências de propriedade de usados em 2008 não podem ser consideradas correctas devido ao grande volume de transferências de propriedades de vendas de anos anteriores.

Volumes de Venda de Viaturas Novas e Usadas - Rectificação

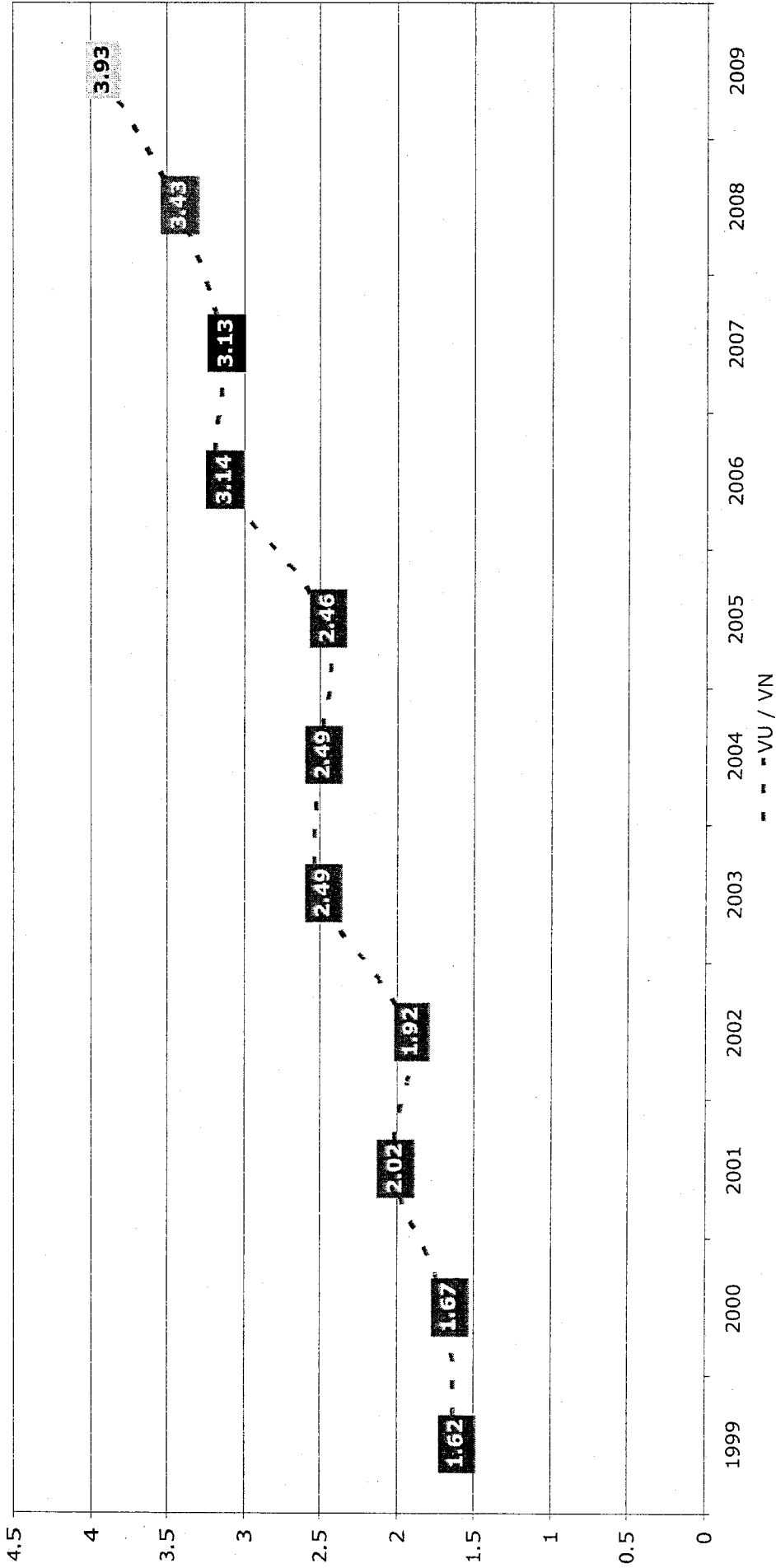


Registo de Novos □ Registo de Usados e Usados importados

▲ Se retirarmos as actualizações de propriedade (estimadas) que ocorreram em 2008, o mercado de transferências de usados cresceu 15% em 2009, mais 90 mil unidades.

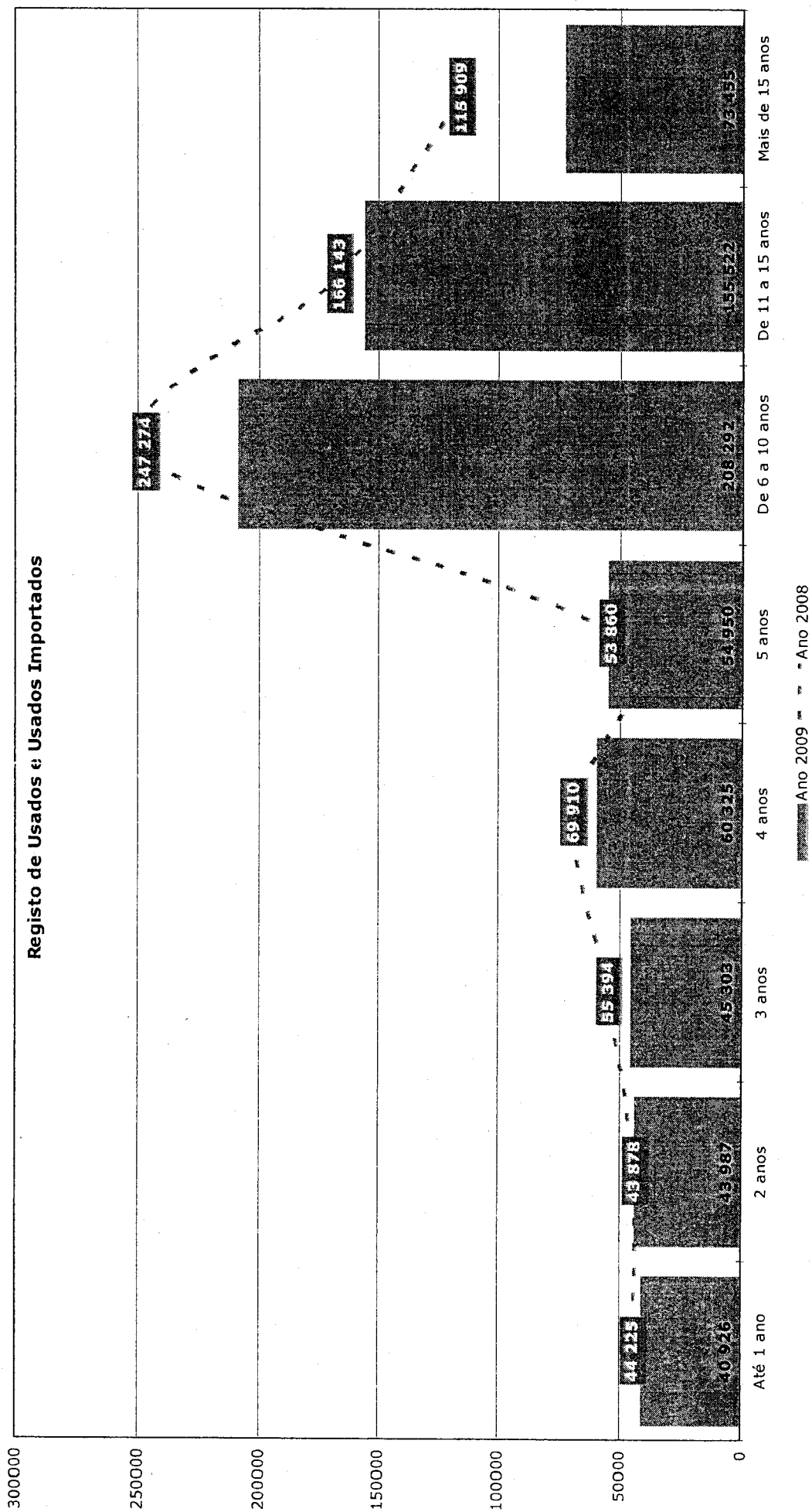
Rácios Usados vs Novos

Rácio Usados vs Novos - Evolução Portugal

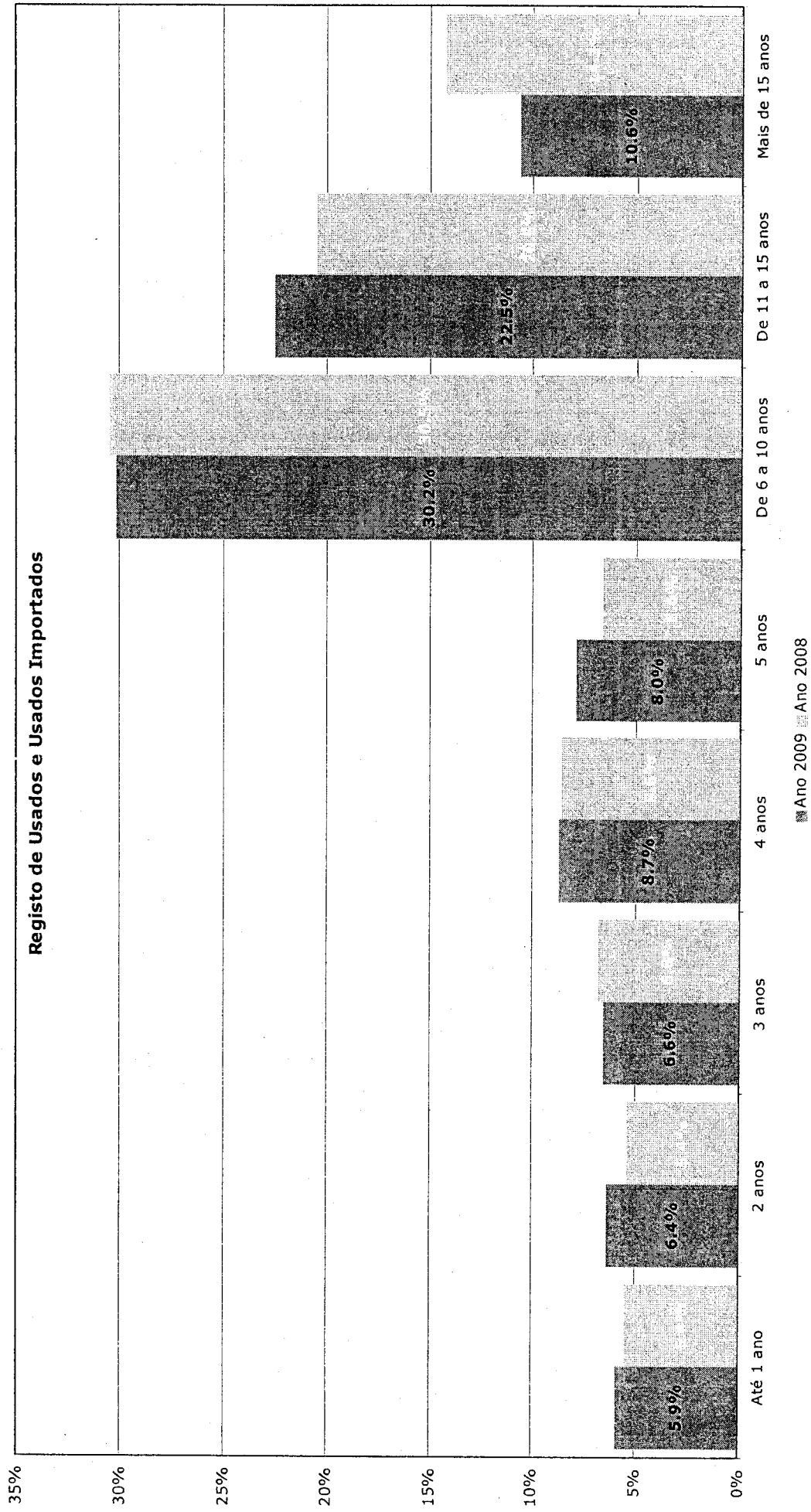


► Por cada 1 veículo novo vendido em Portugal, vendem-se quase 4 veículos Usados (ano 2009).

Antiguidade Usados - Quantidade

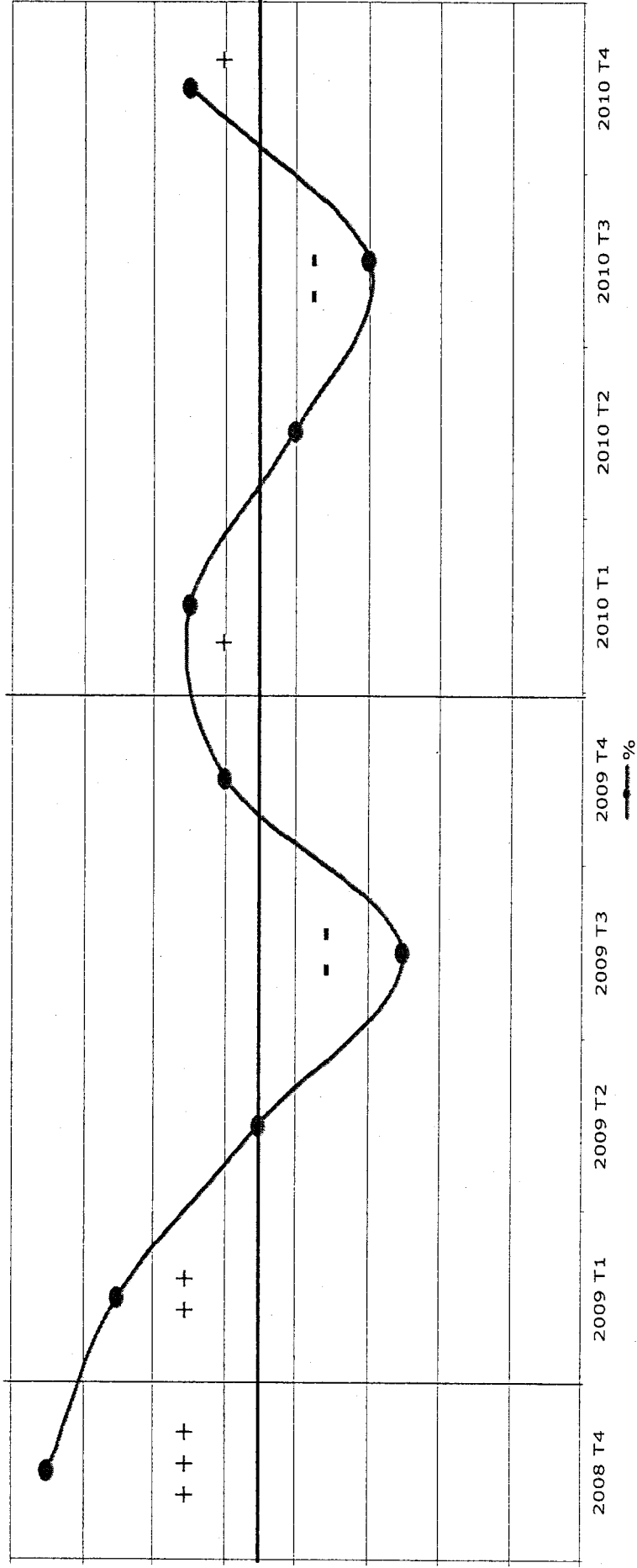


Antiguidade Usados - %



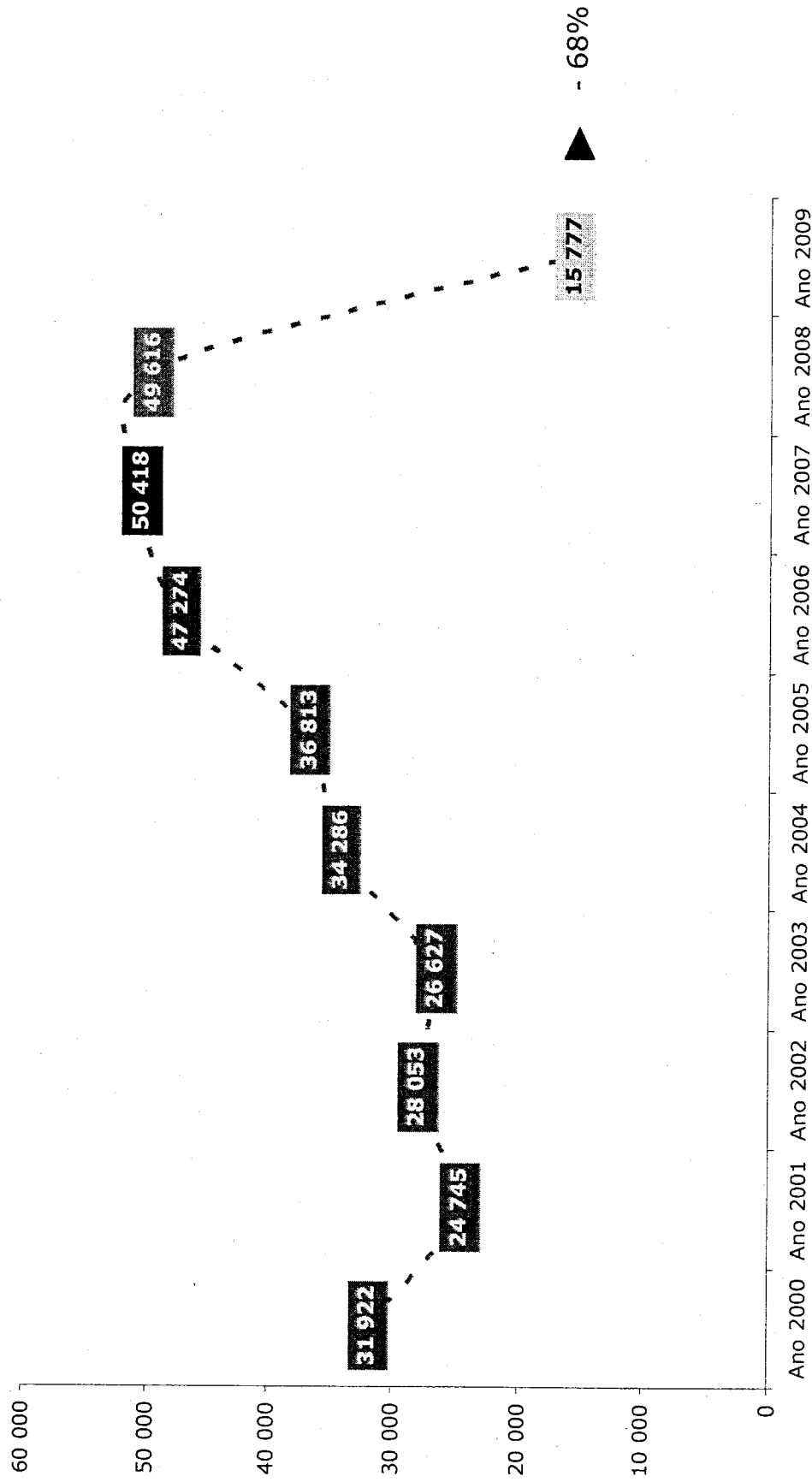
Relação Oferta vs Procura – Viaturas até 2 anos

Relação Oferta vs Procura



Importação de viaturas – Volume

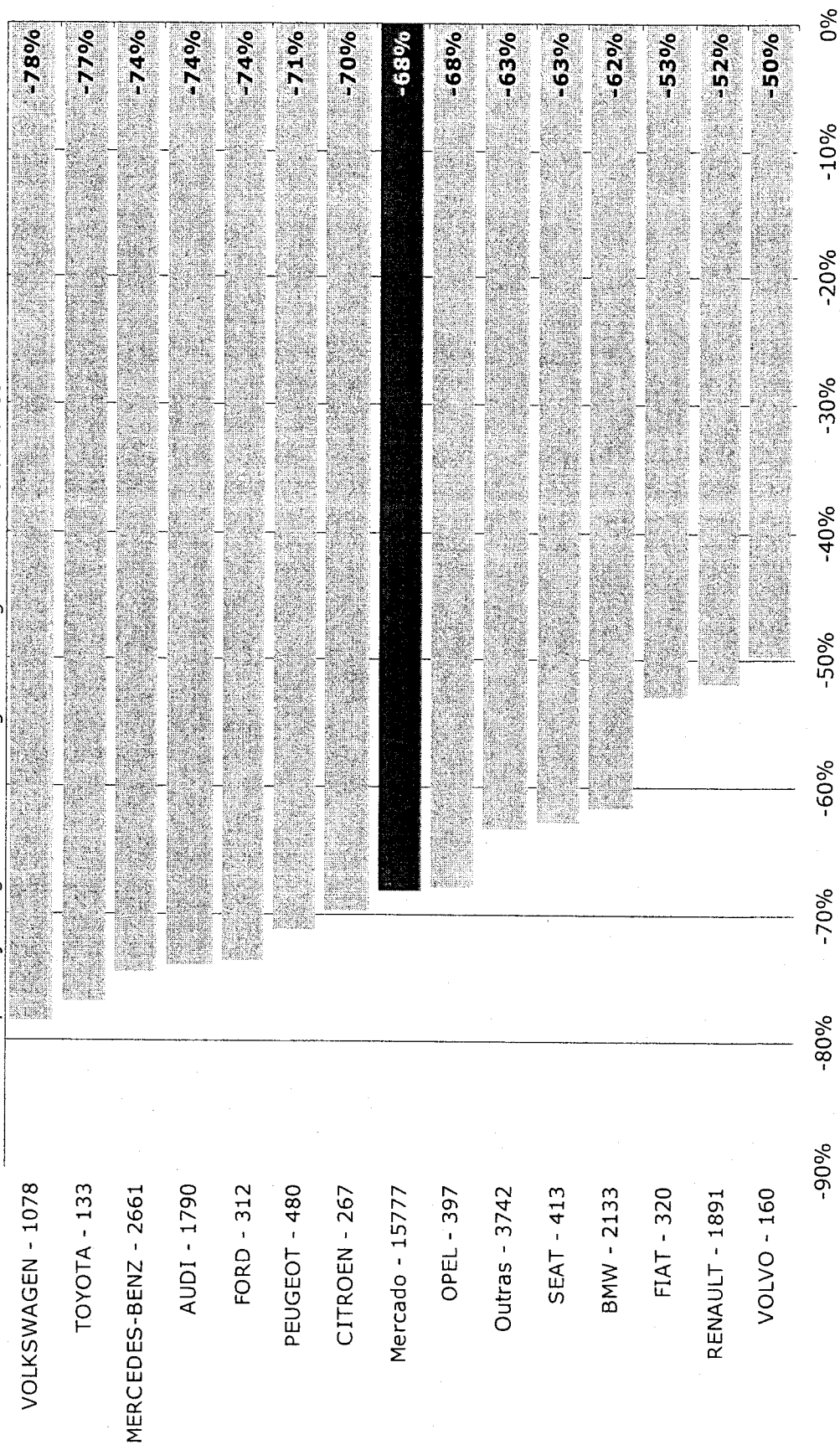
Veículos Usados Importados



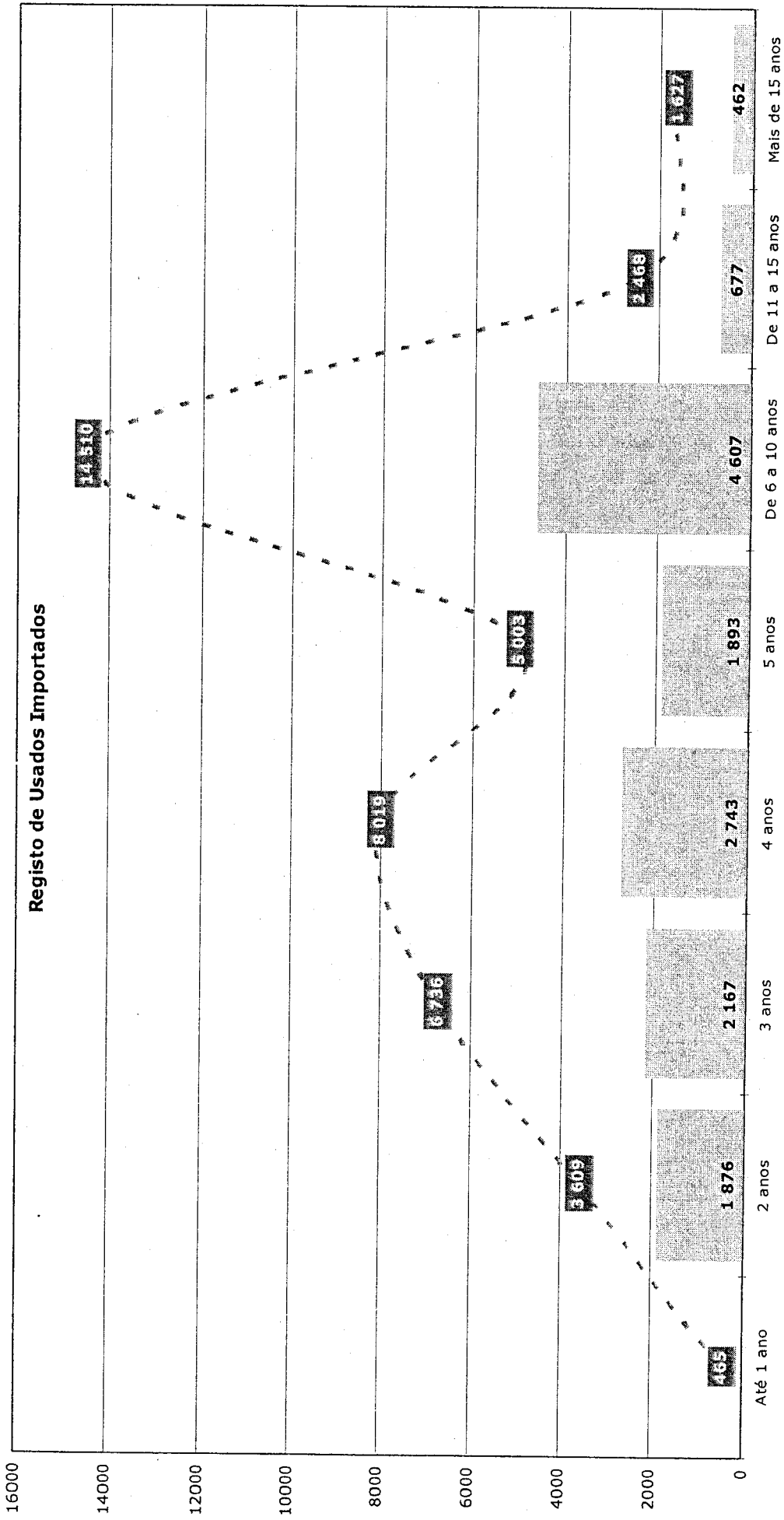
--- Usados importados

Importação de viaturas – Marca

Evolução no mercado e marcas - 2009 face a 2008
Importação Ligeiros de Passageiros e Ligeiros de Mercadorias

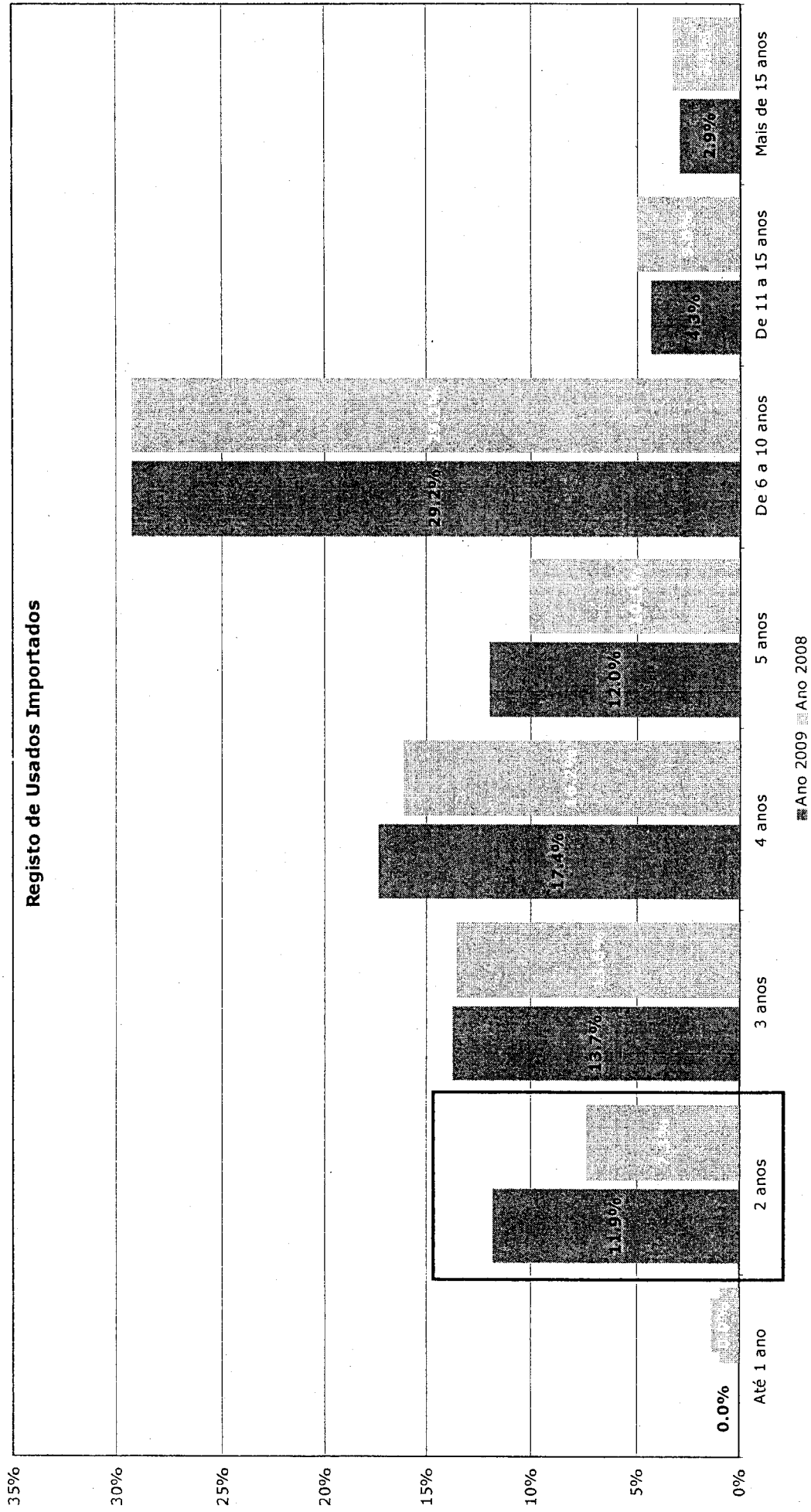


Antiguidade viaturas importadas por quantidade



■ Ano 2009 ■ Ano 2008

Antiguidade de viaturas importadas em %



ANECRA E CAIXA SEGUROS ASSINAM PROTOCOLO DE COLABORAÇÃO QUE PRETENDE REVOLUCIONAR RELAÇÃO ENTRE OFICINAS E SEGURADORAS

Desde 1994, que a ANECRA tem lutado, na defesa das Oficinas suas Associadas, contra a posição assumida por algumas Seguradoras, face à sua postura na gestão da resolução de sinistros, particularmente ao nível da responsabilidade pela Reparação.

No seguimento e epílogo das reuniões havidas entre as duas entidades mantidas desde Novembro de 2007, a ANECRA e a Caixa Seguros assinaram no passado dia 4 de Maio, com a presença e intervenção activa do Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor, Dr. Fernando Serrasqueiro, um **Protocolo de Colaboração** que irá revolucionar a forma como as Oficinas Associadas da ANECRA e as Seguradoras do Grupo Caixa Seguros e Saúde se relacionam entre si, definindo um conjunto de boas práticas que contribuirão para um melhor serviço ao cliente.

A ANECRA, a Fidelidade-Mundial, a Império-Bonança e a Ok Teleseguro acordaram neste Documento, as condições em que os serviços de reparação automóvel serão prestados, pelas Oficinas aderentes, nas situações em que a condução efectiva da reparação caiba ao lesado ou segurado garantido por contrato de seguro automóvel, subscrito junto daquelas Seguradoras.

Com o presente Protocolo, as Seguradoras comprometem-se a um conjunto de princípios e obrigações, no que respeita às reparações efectuadas ao abrigo deste mesmo Acordo, entre as quais se destacam:

- respeitar a escolha de Oficina efectuada pelos segurados/lesados;
- realizar a peritagem do veículo nas 48 horas seguintes ao contacto para marcação, bem como a entregar à oficina, por intermédio do perito, os originais dos Relatórios de Peritagem, nas datas em estas fiquem concluídas;
- assegurar os pagamentos directos às oficinas aderentes, no prazo de trinta dias, desde a data de recepção da factura, desde que a mesma tenha sido autorizada. Se passarem mais de 60 dias, a Seguradora poderá ter de pagar juros de mora à taxa legal para as relações entre comerciantes;
- assegurar o veículo de substituição, também pelos dias correspondentes a fins de semana e feriados intercalares. Caso o veículo não seja reparado devido a falta de peças, em determinadas circunstâncias, as Seguradoras garantem igualmente uma viatura de substituição.

Por seu lado, as Oficinas aderentes a este Protocolo e que actuarem ao abrigo do presente acordo, propõem-se a:

- Facilitar a realização da peritagem, solicitando ao proprietário do veículo a autorização para desmontagem da viatura, caso seja necessária, assim como a fornecer as informações úteis e necessárias a uma correcta avaliação dos danos e despistagem de situações de inconformidade, bem como a disponibilizar ao perito, no acto da realização da peritagem, a documentação legal do veículo.
- Aceitar o valor da reparação, resultante dos cálculos efectuados – sempre que possível por recurso ao sistema Audatex - bem como a transcrição para o relatório de peritagem dos acordos entre a oficina e o perito quando o recurso ao sistema Audatex não seja possível.

- Aceitar o recurso à reparação de peças danificadas, em detrimento da sua substituição, sempre que a mesma seja recomendada pelo perito e desde que a operação de reparação seja económica e tecnicamente viável.
- Em caso de discordância com o relatório do perito, apresentará as razões para a mesma em documento por si subscrito, anexando-o ao relatório.
- Efectuar a reparação com o zelo e a diligência devidos, tanto do ponto de vista económico como técnico, utilizando as peças nele especificadas, de marca ou de qualidade equivalente, aceites pelo proprietário do veículo ou seu representante devidamente mandatado para esse efeito.
- Permitir o acompanhamento da reparação pelos técnicos indigitados pela Seguradora para esse efeito, desde o início das operações preparatórias de desmontagem e até à conclusão da reparação
- Disponibilizar ao proprietário do veículo cópia do relatório de peritagem, desde que este lho solicite.
- Disponibilizar comprovativos do facto de a reparação ter sido efectuada com as peças constantes do relatório de peritagem.
- Enviar, à Seguradora, factura discriminada de cada reparação efectuada ao abrigo do presente Protocolo;
- Fazer prova às Seguradoras que cumprem com todas as obrigações legais decorrentes do exercício da actividade de reparação automóvel, para a qual são titulares dos respectivos alvarás ou, alternativamente, que estes se encontram em processo de licenciamento, nos termos do regime de Declaração Prévia previsto na legislação em vigor.

Este Protocolo, além de identificar e de promover as melhores práticas, significa um grande avanço face à legislação existente, com claros benefícios não só para as Oficinas associadas da ANECRA, como também para os clientes.

Na eventualidade de quererem ver esclarecidas questões respeitantes à forma de adesão ao Acordo inerente ao Protocolo celebrado entre a ANECRA e o Grupo Caixa Seguros Saúde devem contactar o Gabinete Jurídico da Associação.

ANEXO



Exmº Senhor
Prof. Doutor Sérgio Trigo Tavares Vasques
Sua Excelência o Senhor Secretário de
Estado dos Assuntos Fiscais
Av. Infante D. Henrique, 1
1149-009 LISBOA

24 de Março de 2010

RETROACÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2010 DO BENEFÍCIO FISCAL AO ABATE DE VIATURAS EM FIM DE VIDA

Excelência,

A ANECRA – Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, Pessoa Colectiva de Utilidade Pública vem, em representação das empresas suas associadas, expor e requerer junto de Vossa Excelência, o seguinte:

1. Por via informal, através de deputados do Partido Socialista, tivemos conhecimento da alteração apresentada ao artigo 99º da Proposta de Lei do Orçamento de Estado para 2010, relativo ao Incentivo Fiscal à Destruição de Automóveis em fim de vida, o qual prorroga até 31/12/2010 o benefício fiscal do abate de viaturas em fim de vida criado através do Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro e dispõe que tal benefício **será aplicado retroactivamente** às vendas de viaturas novas e ao correspondente abate de viaturas em fim de vida, ocorridos desde 1 de Janeiro de 2010 e a entrada em vigor da Lei do Orçamento de Estado para 2010, mediante pedido apresentado pelo proprietário, nos termos dos procedimentos a regulamentar pela Direcção-Geral das Alfandegas e dos Impostos Especiais sobre o consumo..

2. Acresce, no entanto que, não estava expresso como esta retroactividade iria funcionar, nem foi dada qualquer instrução ao mercado sobre o momento e como as viaturas a destruir deviam ser abatidas.
3. Contudo, parece entender a DGAIEC que no período relativamente ao qual a Lei terá aplicação retroactiva (1/01/2010 e 31/03/2010) os operadores económicos deveriam ter respeitado todos os aspectos formais consignados no designado Regime do Abate, nomeadamente a anterioridade do Certificado de Destruição relativamente à data da matrícula da correspondente viatura nova adquirida, ainda que os promitentes beneficiários, nenhuma instrução atempada tenham obtido desde o mencionado dia 1 de Janeiro de 2010.

Logo, convictos daquela retroactividade, os promitentes beneficiários adquiriram já matriculados, os veículos novos sem se preocuparem, antes de receberem quaisquer instruções, qual o momento e data que deveria ter o Certificado de Destruição da viatura usada que pretendiam abater, para beneficiarem do Sistema de Incentivos, sendo certo que só era conhecida essa intenção de retroactividade.

4. O requisito acabado de referir tem todo o sentido em situações de normalidade, isto é, quando os operadores económicos actuam no perfeito conhecimento da vigência do Regime do Abate, mas já se revela desproporcionado quando a aplicação de tal regime está em dúvida pois, nestes casos, a urgência da operação de venda e utilização da viatura nova sobrepõe-se a aspectos burocráticos ligados à emissão do Certificado de Destruição da viatura abatida que só relevaria para efeitos ambientais e de desaplicação do Imposto Único de Circulação.
5. Com efeito, dado que os agentes económicos desconheciam (ou não tinham a obrigação de conhecer) se a Lei do OE viria ou não a ter aplicação retroactiva nesta matéria, verifica-se que em alguns (poucos) casos de viaturas em fim de vida abatidas, o respectivo Certificado de Destruição foi emitido em data posterior à da matrícula da viatura nova, embora estejam respeitados todos os outros requisitos (formais) exigidos pelo Regime do Abate.

6. Em face do que antecede, tendo em vista assegurar o princípio da igualdade em sentido material tal como dispõe a CRP, requer-se a V. EX.^a que seja possível o reembolso do ISV relativo ao abate de viaturas cujo Certificado de Destruição foi emitido no período compreendido entre 1/01/2010 e 31/03/2010, mesmo que tais certificados tenham data posterior à da matrícula da correspondente viatura nova adquirida. Naturalmente terão de se mostrar cumpridos todos os restantes requisitos previstos no Regime do Abate.

Na expectativa da melhor atenção que Vossa Excelência, Senhor Secretário de Estado, entenda por bem dedicar ao exposto, aproveitamos a oportunidade para, com elevado respeito, estima e consideração pessoal, apresentar os nossos melhores cumprimentos.

Pel' A Direcção

Jorge R. Neves da Silva
Secretário Geral

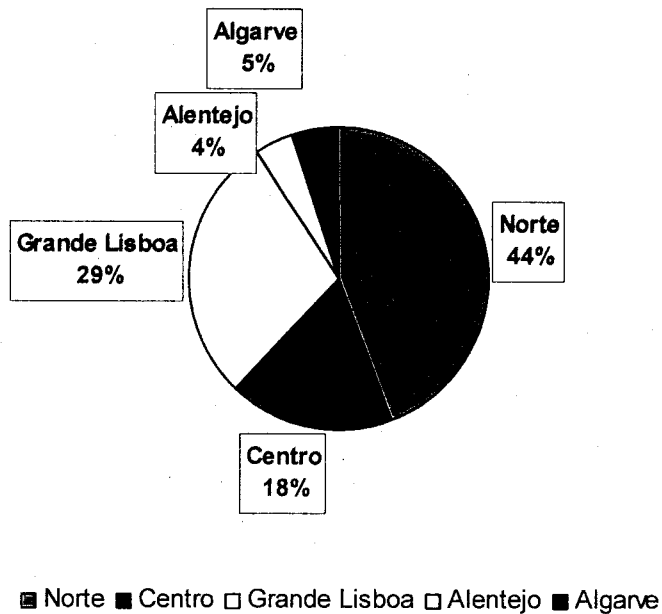
ANEXO – CESSAÇÕES DE ACTIVIDADE NO SECTOR AUTOMÓVEL

Em 2008 cessaram actividade mais de 1100 empresas do sector automóvel, empresas do comércio e da reparação automóvel. Os efeitos da crise tornaram visíveis as fragilidades de muitas empresas, que, como nunca, têm que lutar contra os baixos índices de confiança dos consumidores, as restrições aos créditos bancários, as oscilações do preço do petróleo, o excesso de empresas e a redução de margens, o perfil do “novo cliente”, os custos do cumprimento das obrigações legais, que aumentam, a incerteza regulamentar e a falta de apoios ao investimento...

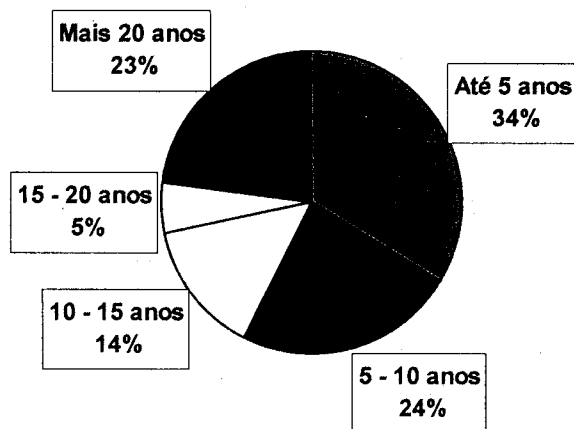
De acordo com um estudo elaborado pela ANECRA, que extrapolou dados, cruzando os seus com os do Instituto Nacional de Estatística, cessaram actividade em 2008, mais de 1.100 empresas dos sectores do comércio (retalhista) automóvel e da reparação automóvel. De acordo com este estudo, o fecho destas empresas pode corresponder ao desemprego de mais de 6.000 trabalhadores, só em 2008.

Idêntico estudo foi feito para o ano de 2009. Os resultados apontam para que mais de 800 empresas tenham cessado a sua actividade em 2009, o que corresponde a mais de 4.000 postos de trabalho. Portanto, em 2 anos cessaram actividade quase 2.000 empresas, que representando entre 10.000 a 11.000 postos de trabalho.

Segue-se a distribuição de empresas do comércio e da reparação automóvel que cessaram actividade em 2009, por região.



Segue-se a distribuição de empresas do comércio e da reparação automóvel que cessaram actividade em 2009, por idade.



■ Até 5 anos ■ 5 - 10 anos □ 10 - 15 anos □ 15 - 20 anos ■ Mais 20 anos

João Patrício
Gabinete Técnico