



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

Exmo. Senhor Presidente
Comissão de Economia e Obras Públicas
Dr. Luís Campos Ferreira
Assembleia da República
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

Lisboa, 31 de Dezembro de 2012

N/ Ofício N° 2012164

Assunto: Legislação que regulamenta a actividade de aluguer de veículos sem condutor

Excelência,

ARAC, contribuinte n° 500 906 670, com sede em Lisboa, na Avenida 5 de Outubro n° 70, 9° andar, vem respeitosamente expôr a Vossa Excelência o seguinte:

Foi publicado no dia 6 do passado mês de Agosto, o Decreto-Lei n° 181/2012, que regulamenta as condições de acesso e exercício da actividade de *rent-a-car*.

A ARAC, apenas foi ouvida no âmbito do MOPTC - Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, em especial, pelo IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres no início de 2011 durante a anterior legislatura, tendo feito chegar, em devido tempo, as suas observações críticas ao projecto de diploma de que lhe fora dado conhecimento. Permitiu-se então chamar a atenção para várias deficiências técnico-jurídicas do texto normativo e para soluções que se lhe não afiguram justas e adequadas à presente situação do sector.

O diploma publicado em Agosto de 2012 é em tudo idêntico ao que fora aprovado em 2011 em Conselho de Ministros em 28 de Abril, o qual foi devolvido sem promulgação pela Presidência da República, pensando esta associação que as objecções então apresentadas – e que mantêm a sua validade para a versão mereciam reflexão e acolhimento.



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

A nossa perplexidade é tanto maior quanto é certo que em reuniões havidas com a tutela a ARAC sempre referiu a sua preocupação com este importante diploma que regula a actividade desenvolvida pelas empresas associadas da ARAC, tendo ficado esta associação a aguardar que lhe fosse remetido o texto final do mesmo.

Um diploma regulamentador de um sector de actividade com tanta relevância para a economia nacional e para o Turismo em particular quanto é o da actividade de aluguer de automóveis sem condutor, a coberto do pretexto da aplicação de uma Directiva Comunitária de 2006 que é dirigida a cerca de um milhar de sectores, sendo certo que o projecto de diploma vai muito para além daquilo que são as obrigações dela decorrentes, deverá em nosso entender merecer uma atenção especial nomeadamente do sector que por ela vai ser regido.

Em síntese, as questões que reputamos mais relevantes têm a ver com:

1 - Após uma análise de direito comparado com os restantes países da União Europeia, constatamos que, à excepção de Portugal, a regra é a opção pela desregulamentação desta actividade, regendo-se apenas pelas normas "gerais" aplicáveis à generalidade das sociedades. Apenas, em alguns casos e designadamente em matéria fiscal existe legislação para a actividade de *rent-a-car*.

Um quadro de regulamentação flexível é seguramente preferível ao quadro normativo rígido que consta do diploma publicado.

2- Entende esta associação que o quadro regulamentar da actividade deveria abranger num único diploma o aluguer de veículos de passageiros e o aluguer de veículos de mercadorias sem condutor. Os diplomas regulamentares actualmente em vigor (D.L. 354/86 e 15/88 respectivamente) são praticamente iguais. Ora, na medida em que a maioria das empresas detentoras de alvará exerce as duas actividades, seria da maior utilidade e economia normativa que a regulamentação das duas actividades constasse de um único diploma legal.

A não se proceder assim e a alterar-se apenas o diploma relativo ao aluguer de veículos de passageiros sem condutor, passarão a coexistir sem qualquer justificação duas regulamentações diferentes para o aluguer de veículos de passageiros e para o aluguer de veículos de mercadorias com a consequência de as condições de exercício passarem a ser diferentes, já que continuará a exigir-se para o aluguer de veículos de mercadorias sem condutor um alvará para o exercício da actividade, enquanto a nova regulamentação para o aluguer de veículos de passageiros dispensa o alvará, contentando-se com uma mera comunicação.



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

Diferindo as duas actividades apenas quanto ao tipo de veículos alugados, parece-nos, que salvo melhor opinião, a Directiva nº 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno será igualmente aplicável aos veículos de mercadorias sem condutor e a legislação nacional deve reflectir esta identidade de soluções.

2- A regulamentação agora publicada deixa de fora outros tipos de aluguer de veículos e excepciona do seu âmbito sem se perceber a razão, actividades de natureza idêntica ao aluguer de veículos sem condutor. É o caso do designado "carsharing", do ALD e do *renting*, figuras cujos contornos não aprecem definidos no diploma em apreço mas que hoje actuam ao abrigo da regulamentação do aluguer de veículos sem condutor. Com a nova regulamentação continuarão a exercer a sua actividade que se assemelha em muitos casos á locação financeira e noutros á do *rent-a-car*, mas num vazio legal, libertos das exigências e obrigações que impendem sobre as empresas de *rent-a-car*.

A distinção mais clara entre as duas figuras contratuais – *leasing* e aluguer de veículos sem condutor, já que a figura do *carsharing* é completamente desconhecida entre nós - é a que consta das Normas Contabilísticas (contabilização das locações), com implicações a nível fiscal. Segundo essas Normas, para a classificação contabilística de qualquer locação como financeira é relevante a substância da operação que lhe está subjacente, independentemente da sua forma legal.

Neste contexto, "uma locação é considerada como financeira quando, à data do início da operação, se verificar uma das seguintes situações:

- a) Haja acordo de transferência da propriedade no final do prazo de locação;
- b) Exista uma opção de compra a um preço que se espera seja suficientemente inferior ao justo valor do bem à data do exercício da opção de compra a um preço que se espera seja suficientemente inferior ao justo valor do bem à data do exercício da opção e de tal modo que, à data do início da locação, seja quase certo que a opção venha a ser exercida;
- c) O prazo da locação abranja a maior parte da vida útil do bem, mesmo que a propriedade não seja transferida (em Portugal este prazo é actualmente de 54 meses);
- d) À data do início da locação, o valor presente (actual ou descontado) dos pagamentos da locação (incluindo o da opção de compra e expurgados de quaisquer encargos adicionais, como por exemplo seguros) seja igual ou superior ao justo valor do bem;
- e) Os activos locados sejam de tal especificidade que apenas o locatário os possa usar sem neles sejam feitas modificações importantes.

Constituem ainda indicadores de situações que individualmente ou combinadas possam levar a que uma locação seja classificada como financeira:

- a) O locatário poder cancelar a locação e as perdas do locador associadas ao cancelamento serem suportadas pelo locatário;



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

- b) Os ganhos ou perdas derivados da flutuação no justo valor do bem residual serem do locatário;
- c) O locatário ter a possibilidade de continuar a locação por um segundo período a uma renda que seja substancialmente inferior à do mercado.

Se em qualquer momento o locador e o locatário acordarem em alterar as condições da locação, de tal forma que, caso essas condições tivessem sido estabelecidas à data do início da locação esta teria uma diferente classificação, então o acordo revisto será considerado um novo acordo desde a data da alteração e até ao seu final”.

Este é o actual quadro contabilístico e fiscal da locação em Portugal e na Europa,

3 – Um terceiro ponto a observar é o da limitação por parte das empresas de *rent-a-car* da utilização de veículos que tenham mais de 5 anos contados a partir da data da primeira matrícula.

O elevado custo dos veículos em Portugal, em comparação com as empresas congéneres europeias, obriga os empresários do sector, para rentabilizarem o investimento, a terem que manter afectos ao aluguer sem condutor veículos com mais do que 5 anos, os quais se podem encontrar em perfeito estado de conservação cumprindo as inspecções legalmente obrigatórias.

Sobretudo numa época de crise como aquela que vivemos, uma solução rígida como esta, que exclui de forma absoluta a utilização dos veículos com mais de 5 anos, mesmo que estejam garantidas as condições técnicas de segurança para a sua utilização, é manifestamente desajustada. Mais incompreensível se torna esta exigência quando comparada com a situação do sector dos transportes públicos. Assim por exemplo, no caso dos táxis, veículos que têm uma utilização muito mais intensiva, a lei actual consente que sejam utilizados por períodos muito mais prolongados.

Por isso o Decreto – Lei n.º 354/86, de 23 de Outubro, ainda actualmente vigente prevê expressamente no artigo 12º, n.º2, que “O limite estabelecido na alínea c) do número anterior poderá ser prorrogado por períodos de um ano, até ao máximo de três anos, mediante autorização da direcção de transportes da área da sede da empresa, após inspecção dos respectivos veículos.”

Ora, esta disposição legal veio a revelar-se muito importante para o sector. Com efeito, algumas empresas que adquirem, nomeadamente, carros de gamas mais altas necessitam, em alguns casos, para rentabilizar o seu negócio, de manter afecto ao regime de aluguer de automóveis sem condutor estes veículos para além dos 5 (cinco) anos.



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

Por outro lado, tendo em atenção as evoluções técnicas na construção de veículos automóveis, um veículo com 5 (cinco) anos na generalidade das situações encontra-se em perfeito estado de conservação, podendo ser alugado em condições normais de segurança e conforto.

Assim, por ser importante para o sector, e por não colocar minimamente em causa as garantias de defesa do consumidor, a ARAC é do parecer que deveria ser incluído no diploma em apreço uma nova alínea, o qual deveria ter a seguinte redacção:

“O limite estabelecido na alínea c) do número 1 poderá ser prorrogado até ao máximo de oito anos, desde que os veículos se encontrem devidamente inspeccionados e não conste das respectivas fichas de inspecção a inscrição de qualquer anomalia.”

Surpreende-nos que numa actividade em que os veículos não têm uma utilização tão intensiva como nos transportes públicos se pretenda limitar a idade dos veículos em 5 anos, ao passo que nos veículos ligeiros e pesados de passageiros e de mercadorias vejamos todos os dias veículos a circular com 20 ou mais anos de matrícula.

4- Tendo em conta evolução do sector em todo o mundo e em especial na Europa, entendemos que o formalismo contratual exigido e as obrigações impostas ao locador não se compadecem com a dinâmica da actividade de aluguer de automóveis sem condutor.

Merece-nos especial atenção a menção da proibição na alínea c) do nº 6 de cobrança de taxas pelo reabastecimento do veículo pelo locador. Na verdade, geralmente, o veículo é entregue ao cliente com o depósito de combustível cheio e o cliente compromete-se a devolvê-lo igualmente atestado. Esta é uma obrigação do locatário prevista na lei geral: *o locatário é obrigado a manter e a restituir a coisa no estado em que a recebeu* (nº 1 do artigo 1043º do C.C).

Ora, ao devolver o veículo sem combustível, o locatário incumprir um dever que lhe advinha do contrato, obrigando a Locadora a gastar tempo e meios para se substituir ao locatário no cumprimento da obrigação que lhe era imposta. Essa substituição tem custo e são esses custos que o cliente paga através da referida “taxa de reabastecimento”.

Não nos parece aceitável a proibição de cobrança desta taxa de reabastecimento, desde que se mantenha em valores razoáveis.

A taxa de reabastecimento constitui um desincentivo ao incumprimento contratual nesta matéria e contribui para a boa gestão das empresas de aluguer de veículos sem condutor.

5 - No que respeita às contra-ordenações, entendemos que, por uma questão de equidade e de tratamento das matérias que já hoje são objecto do Código da Estrada, não deveriam



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

os mesmos factos ser sancionados diferentemente pelo Código da Estrada e pelo diploma regulamentar da actividade de aluguer de veículos sem condutor. Assim, só deveriam constar deste as condutas ilícitas específicas da actividade, como por exemplo, o exercício da actividade sem título ou a utilização de veículos de matrícula estrangeira de forma abusiva, etc.

Já as condutas ilícitas como a falta de documentos ou o estacionamento indevido, que já se encontram sancionados pelo Código da Estrada, deveriam ser exclusivamente regulamentados por este, sendo certo que o projecto estabelece valores de coimas manifestamente desproporcionados em relação à gravidade das infracções, **violando os princípios da proporcionalidade e da igualdade constitucionalmente consagrados**. Mais ainda no caso do estacionamento a lei penaliza o estacionamento de veículos de aluguer não alugados em locais de estacionamento livre ou a pagamento penalizando novamente o sector com coimas totalmente injustificadas. A mesma penalização não se aplica por exemplo aos táxis e outros veículos de transporte público de mercadorias e de passageiros (autocarros) sendo de notar que os veículos de rent-a-car suportam hoje a mesma carga fiscal de ISV que quaisquer outros veículos. A solução sancionatória por outro lado prejudica fortemente empresas que têm pequenos centros de entrega de veículos nas cidades.

7- Deveria ainda o diploma legal regulamentador da actividade consagrar a autorização para a existência de uma base de dados, referente a clientes incumpridores dos contratos de aluguer de veículos sem condutor, centralizada na ARAC, de forma a minimizar os avultados prejuízos sofridos pelas empresas com os abusos de confiança, que mais não são que furtos "camuflados", em que o cliente aluga a viatura com o intuito de se apropriar da mesma e não mais a devolver, fazendo-a sair do país, ou, situações em que os clientes burlam sucessivamente várias empresas por não existir uma base de dados centralizada que possa evitar tais situações.

Entende a ARAC que, com o aumento da criminalidade em Portugal e na Europa em virtude da liberdade de circulação de pessoas e bens, e com o aumento exponencial do terrorismo e das associações criminosas, é indispensável a existência de uma base de dados referente às situações de incumprimento.

Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da Republica,
Excelência,



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

No sector representado pela ARAC temos assistido ao aumento do fecho de empresas, uma quebra da actividade de que não há memória, tendo os níveis de ocupação dos veículos caído para cerca de 50% a nível nacional e para 27% no que respeita ao Algarve.

O sector para além da quebra de ocupação não consegue adaptar a frota á procura, uma vez que o mercado de viaturas de ocasião está parado.

Também o financiamento às empresas do sector é praticamente inexistente ou extremamente difícil e com taxas de juro que se aproximam dos dois dígitos.

O sector vive pois uma situação crítica não podendo suportar quaisquer tipo de custos adicionais como os que resultam do quadro legal que agora se pretende impor ao sector, sob pena de o mesmo ser ainda mais sangrado com a iminência de encerramento de mais empresas e o correspondente aumento do desemprego.

O *rent-a-car* é um sector da maior importância para o Turismo nacional, pois é o primeiro e o último produto turístico que é o utilizado por quem nos visita, podendo com o agravamento das condições operacionais do mesmo ter um efeito em cascata em todos os produtos turísticos.

Com o objectivo de poder prestar esclarecimentos adicionais de viva voz sobre este diploma de importância vital para o sector, solicitamos uma audiência com Vossa Excelência, ou com quem Vossa Excelência entender adequado.

Apresentamos a Vossa Excelência, Senhor Presidente da Comissão de Economia da Assembleia da República, os nossos respeitosos cumprimentos.

O Presidente do Conselho Director

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'João de Sousa Braz', written over a horizontal line.

João de Sousa Braz