



Associação Nacional das Empresas  
do Comércio e da Reparação Automóvel

**PLANO ESTRATÉGICO DE IMPLEMENTAÇÃO DO  
MANIFESTO DA ANECRA  
EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL**

Abril 2013

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **1**

Exigimos das entidades bancárias, uma postura adequada no cumprimento da sua função de concessão de crédito às empresas e aos empresários deste país e, em particular do setor automóvel, assumindo o risco inerente ao exercício da sua atividade.

Assim, propomos:

O Sector Automóvel, compreendendo toda a sua cadeia de valor, atravessa uma grave crise de mercado, económica, financeira e social, que no seu conjunto, está a conduzir muitas micro empresas e PME's à insolvência.

Assiste-se assim, a uma autêntica catástrofe do Sector Automóvel, com um aumento exponencial de empresas a fechar e o contingente de desempregados a aumentar, sem que se vislumbre, uma luz ao fundo do túnel.

Infelizmente, a Banca, tem a sua quota parte de culpa nesta situação, pois não tem sabido criar mecanismos, que possam minimizar as insuficiências financeiras das empresas.

Nestes termos sugere-se que a Banca apoie adequadamente as empresas do ramo automóvel, em três vertentes, as quais, de "per si" ou conjugadas, podem salvar inúmeras empresas e postos de trabalho, o que permitirá, por outro lado, que essas instituições financeiras sejam ressarcidas do capital investido.

Face ao exposto, a Anecra propõe:

- Criação de uma linha específica de apoio ao Sector Automóvel, quer ao nível do comércio quer da reparação
- Consolidação e reestruturação dos financiamentos – contas correntes caucionadas; letras; livranças; conta cheques, etc..., de forma a que as empresas possam liquidar os seus encargos, a médio e a longo prazo.
- Apoiar as necessidades de fundo de maneio das empresas, de uma forma criteriosa e objectiva, a fim de que possam manter as suas actividades e liquidar os seus financiamentos

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **2**

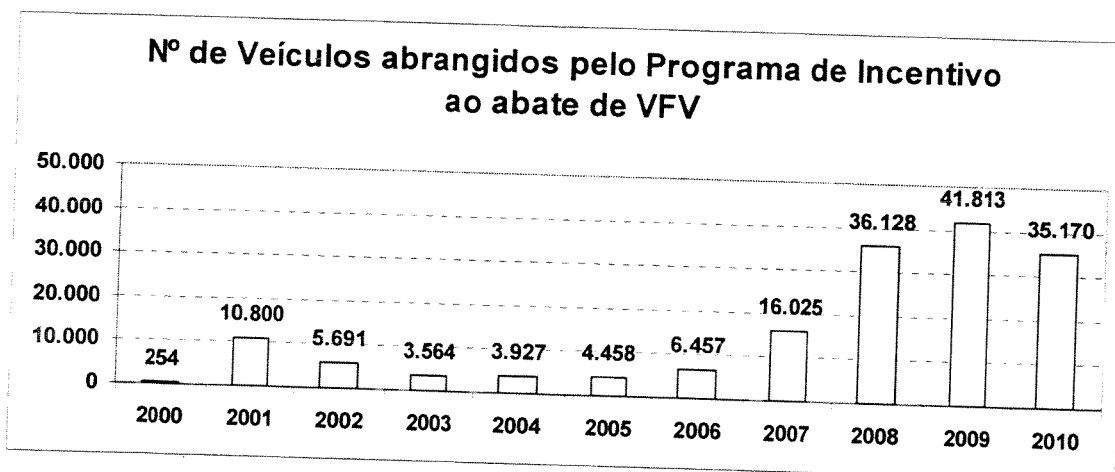
Defendemos a urgente reposição do incentivo ao abate de veículos em fim de vida, tendente à dinamização do mercado automóvel, ao rejuvenescimento do parque, à salvaguarda do ambiente e à promoção da segurança rodoviária.

Assim, propomos:

## Programa de Incentivos ao Abate de Veículo 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, da idade 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 CO<sup>2</sup> a que o veículo novo deveria obedecer como contrapartida para a obtenção do incentivo, permitiu uma maior diminuição do CO<sup>2</sup> 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 CO<sup>2</sup>.

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 efetuados:

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
  - CO<sub>2</sub> médio – 128
  
3. Veículos a gasóleo:
  - Cilindrada média – 1.677
  - CO<sub>2</sub> 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 a ISV	Receita de IUC	Receita Líquida Total para o Estado
<b>VEÍCULOS A GASOLINA</b>					44.468.848 €	3.900.000 €	7.800.000 €	11.700.000 €	32.768.848 €	7.538.836 €	2.990.140 €	42.396.823 €
CC Média	CO <sub>2</sub> Média	ISV	Estimativa de vendas (unid.)	ISV Total apurado								
1.263	128	1.129 €	4.290	4.844.096								
<b>VEÍCULOS A GASÓLEO</b>												
CC Média	CO <sub>2</sub> Média	ISV	Estimativa de vendas (unid.)	ISV Total apurado								
1.677	124	4.549 €	8.710	39.624.751								

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 Setor 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 otimista, 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.

Note-se que, na nossa vizinha Espanha, que atravessa uma conjuntura difícil como a portuguesa, o Governo espanhol decidiu criar um novo Plano de Incentivos ao Veículo Eficiente (PIVE), em vigor desde o dia 2 de fevereiro de 2013, como um orçamento inicial de 150 milhões de euros. Os veículos abrangidos pela ajuda terão um desconto mínimo de 1.000 euros, facto que incentivará a aquisição de 150.000 automóveis, segundo o Primeiro-Ministro espanhol Mariano Rajoy.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **3**

É imperativo acabar com os vendedores ilegais de veículos usados nas ruas das zonas urbanas (“Stands Trata”), por gerarem uma gravosa concorrência desleal, que atinge todos os comerciantes que cumprem meticulosamente as suas obrigações.

### **8**

Contestamos o continuado crescimento exponencial de uma economia paralela que estimula a concorrência desleal e a evasão fiscal no Comércio e na Reparação Automóvel, que agrava a já difícil situação das empresas que cumprem as exigências legais, aplicáveis ao Setor.

Assim, propomos:



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 a existência de uma economia paralela, no Comércio de Usados e 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 empresa associadas da ANECRA.

Desde sempre, esta Associação tem desenvolvido diligências em parceria com alguns Municípios, no sentido de combater a actividade considerada "clandestina" do Comércio e Reparação, apoiando na elaboração de regulamentação, quando inexistente e colmatando lacunas que condicionem a aplicação de sanções na actividade "clandestinos" na via pública, quando a mesma é de competência Camarária.

A concretização desse objectivo, tem determinado também, a elaboração de inúmeras propostas de alteração legislativa, formuladas por esta Associação, acolhidas pelo Código da Estrada, ainda que de forma pouco abrangente, pois apenas considera abusivo, o estacionamento em parques de estacionamento de veículos que contenha qualquer informação com vista à sua transacção. A ANECRA defende o alargamento desta proibição a toda a via pública.

Os efeitos da economia paralela no Comércio de Usados e na Reparação Automóvel, impõem no entender desta Associação, a definição de regras que permitam, não só, assegurar uma adequada regulação da capacidade profissional, como também, implementar de forma simples e ágil, o licenciamento das empresas, tornando a legislação mais conforme com a especificidade deste sector.

Por outro lado, a ANECRA propõe um reforço e melhoria da eficácia inspetiva e fiscalizadora das entidades competentes, nomeadamente da ASAE, ACT, Autoridade Tributária e Aduaneira, IGAMAOT e SEPNA, no combate à economia paralela, levada a cabo pelos "operadores clandestinos" do Setor Automóvel.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **4**

Defendemos a suspensão do pagamento do IUC em relação aos veículos usados ligeiros e pesados que não circulam na via pública por se encontrarem nos parques/stands dos revendedores profissionais.

Assim, propomos:

- 1 - Tendo em conta os números registados no ano de 2012, que refletem a situação do Setor Automóvel, verificamos, indubitavelmente, que o Comércio, quer de veículos novos, quer de veículos usados e a Reparação e Manutenção Automóvel vivem um quadro de séria estagnação devido, não só, à acentuada quebra do rendimento disponível das famílias, em estreita conexão com o seu forte endividamento, à grande redução dos níveis de confiança dos consumidores, fazem com que a procura deste tipo de bens e serviços seja muito baixa e constantemente adiada, como também, às enormes dificuldades no acesso ao crédito e ainda à elevada carga fiscal que recai sobre este Setor.
- 2 - Ao analisarmos o que aconteceu no ano de 2012 face ao ano anterior, verificamos que, ao nível do Mercado Total, se registou uma grave contração nas vendas, tendo-se atingido somente as 113.411 viaturas comercializadas, ou seja, menos 77.951 unidades vendidas do que em 2011, o que, em percentagem, representa uma diminuição de mais de 40%. Refira-se que, relativamente aos veículos Ligeiros de Passageiros a quebra foi de 37,9%, tendo as vendas atingido apenas 95.290 veículos.
- 3 - Constatamos, assim, que no ano de 2012, as vendas de Ligeiros de Passageiros correspondem ao pior registo dos últimos 27 anos; as vendas relativas ao Mercado Total equivalem ao pior registo dos últimos 28 anos; as vendas de Comerciais Ligeiros traduzem-se no pior registo dos últimos 36 anos; e as vendas de Pesados de Mercadorias e Total de Pesados constituem o pior registo desde que há informação estatística disponível neste segmento.
- 4 - 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.
- 5 - 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 atividade 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.
- 6 - Assim, esta abrangência é altamente lesiva para as empresas que actuam no Setor, 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.

7 - 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 recondicionamento periódico e a vendas abaixo do preço de custo.

8 - 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.

9 - No caso das empresas cujo giro comercial se situa na área do comércio de veículos pesados e de tratores, 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 920 euros anuais 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.

10 - Por outro lado, quando uma empresa procede ao pagamento do IUC referente a um trator, 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.

11 - Face ao exposto e considerando que o atual IUC obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida do custo ambiental e viário que estes 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, sensibilizar V. Excelência para a necessidade de ser corrigido o injusto enquadramento fiscal em que se encontram as viaturas usadas que se encontram expostas para venda.

12 - Requeremos assim, a V. Excelência, que seja promovida a criação de um Regime de Isenção do IUC aplicável às viaturas usadas que se encontrem em Stand para venda e estejam registadas em nome dos comerciantes que disponham de inscrição no Registo Profissional, por forma a assegurar a subsistência destas empresas e, por essa via, assegurar os respectivos empregos na débil economia nacional em que vivemos.

13 - Para concretização da isenção do imposto, defendemos que seja seguida a via da isenção do pagamento do IUC para os profissionais revendedores de veículos usados, nos mesmos termos em que se verifica para os veículos pesados afetos ao transporte de mercadorias, quando as empresas param por inactividade, o que poderá conduzir à retenção dos respectivos documentos que serão devolvidos posteriormente quando exista a retoma da actividade.

14 – Quanto à cobrança do IUC, desde o ano de 2008, considerando as polémicas e gravosas implicações nas empresas ligadas à comercialização de veículos usados, decorrentes do processo de liquidação e cobrança de IUC referentes aos períodos em que se verificou o saneamento das bases de dados de Registo no âmbito dos Institutos de Registo e Notariado e da Mobilidade e Transportes Terrestres, somos a solicitar a V. Excelência, à semelhança do que se verificou em 2008 e a título excepcional, dado o gravíssimo estado conjuntural do segmento em apreço, a suspensão desses processos inerentes ao pagamento dos IUC's em curso, até porque nestes casos estão reunidas as condições objectivas para que a isenção possa ser decretada.

15 – Finalmente, é entendimento fundamentado desta Associação que urge a criação e/ou revisão de legislação que permita a simplificação e agilização dos processos e circuitos relativos ao registo de propriedade automóvel e que, ao mesmo tempo, permita o saneamento e atualização sistemática das bases de dados do registo automóvel, de modo a evitar as continuadas polémicas inerentes à cobrança do IUC.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **5**

Propomos o lançamento de apoios comunitários e/ou nacionais, ajustados à especificidade do sector automóvel, de políticas ativas de emprego e formação profissional, especialmente no que concerne à área da reparação e manutenção automóvel.

Assim, propomos:

Ao nível dos apoios comunitários e/ou nacionais, sugerimos:

- a revitalização do MODCOM – Programa de Apoio à Modernização do Comércio, o qual já foi extremamente útil ao Sector Automóvel
- a recriação do PROCOM ESPECIAL ANECRA AMBIENTE.

Este projecto envolveu cerca de 200 empresas do sector e um investimento em infra estruturas ambientais, de +/-9.000.000,00€ e que foi unânime e publicamente considerado um grande sucesso, tendo sido reconhecido por todos os parceiros, desde a Direcção Geral do Comércio, a Banca, o IAPMEI, para além obviamente dos empresários.

Das 200 empresas que aderiram ao Procom Especial Anecra Ambiente, salientamos, que 70% foram micro empresas, espalhadas pelo país.

No âmbito dos Programas de Recuperação, o Estado deveria apoiar as empresas do Sector Automóvel que estão a aderir ao SIREVE – SISTEMA DE RECUPERAÇÃO DE EMPRESAS POR VIA EXTRAJUDICIAL ou ao PER – PROCESSO ESPECIAL DE REVITALIZAÇÃO, não votando contra as decisões da maioria dos credores, pois por vezes e a fim de as empresas serem viabilizadas, os credores perdoam os juros vencidos, parte do capital e diminuição dos juros vincendos, mas o Ministério Público, que representa o Estado, vota sempre contra, inviabilizando alguns acordos de recuperação dessas empresas.

Nesta matéria, a LGT – Lei Geral Tributária, deve ser alterada, para que o Estado, possa acompanhar os outros credores, e assim ser o primeiro impulsionador da desejada e necessária recuperação do Sector Automóvel em Portugal.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **6**

Defendemos a criação de legislação que permita a simplificação e agilização dos processos e circuitos relativos ao registo de propriedade automóvel e que, ao mesmo tempo, permita o saneamento e uma atualização sistemática das bases de dados do registo automóvel, de modo a evitar as continuadas polémicas inerentes à cobrança do IUC.

Assim, propomos:



## **I - Registo de Propriedade Automóvel – Simplificação e agilização de processos e circuitos relativos ao registo de propriedade**

O Sistema de Registo Automóvel on line aprovado pelo DL nº 20/2018, de 31 de Janeiro, conjugado com a Portaria nº 99/2008, de 31 de Janeiro, da mesma data permite o registo do veículo a pedido de vendedor, caso seja uma entidade comercial que tenha por actividade principal, a compra de veículos para revenda ou que em virtude da sua actividade, proceda com carácter de regularidade à transmissão da propriedade de veículos.

Nesta conformidade, o vendedor tem legitimidade para efectuar o registo de aquisição da propriedade do veículo, para posterior revenda, no prazo de dois dias úteis a partir a contar da data da aquisição, a qual deve ser concretizada no prazo de 180 dias, a contar da aquisição da propriedade, sendo o registo efectuado em nome do comprador.

Acresce que caso o veículo não seja objecto de revenda, nesse prazo de 180 dias (registo provisório para revenda) a contar da sua aquisição, a propriedade adquirida pela empresa revendedora, passará a constar do Certificado de Matrícula, ou seja, o veículo fica registado em nome da entidade comercial.

Porém, atenta a atual conjuntura económica as empresas do Setor Automóvel, que desenvolvem esta atividade, tem-se deparado com a dificuldade de proceder à revenda de veículos dentro do prazo legalmente estabelecido, isto é, nos 180 dias.

Neste sentido, a ANECRA propõe a alteração da Portaria 99/2008, de 31 de Janeiro (Artigo 18º alínea f), por forma a permitir o alargamento do prazo de 180 dias para efeitos de revenda de veículos usados, sem averbamento do registo automóvel no Certificado de Matrícula (DUA), para 1 ano.

A ANECRA considera que se torna necessária, a racionalização e desburocratização dos processos administrativos, inerentes ao registo automóvel com que os empresários e consumidores do setor automóvel, se confrontam diariamente, com reforço da segurança jurídica do sistema.

## **II – 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.

### **III - Registo de Propriedade Automóvel – Alteração Emolumentar dos Registos e do Notariado**

O Decreto-Lei nº 209/2012, de 19 de Setembro alterou, com efeitos a partir de 1 de Outubro, o Regulamento Emolumentar dos Registos e do Notariado, no que se refere às taxas devidas para efeitos de Registo Automóvel, bem como, algumas situações de isenção e redução anteriormente concedidas.

Registam-se como significativas, as 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.

A ANECRA, considera discrepante, este aumento emolumentar que no seu preambulo, o Decreto-Lei justifica através da necessidade de proceder a ajustamentos em função do custo de manutenção dos serviços e sistemas informáticos utilizados mas que na pratica se traduz em mais um encargo a impor às empresas do Setor que já atravessam grandes dificuldades financeiras.

Por outro lado, foram revogadas importantes situações de isenção emolumentar, concedidas no caso de registos de veículos que utilizavam exclusivamente energia eléctrica ou solar ou outra forma não poluente de energia e de reduções antes concedidas, para veículos que utilizavam exclusivamente petróleo liquefeito (GPL) ou gás natural ou ainda no registo de veículos equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural, energia eléctrica ou solar, quer de gasolina ou gasóleo que obstem ao incentivo à aquisição destes veículos e aos consequentes benefícios em termos Ambientais.

A ANECRA propõe, a redução da pesada carga emolumentar incidente neste tipo de atos através do sistema online, a qual potencia o incumprimento do processo de registo de propriedade contribuindo, para a continuada desatualização do sistema de registo automóvel.

#### IV - PROCEDIMENTOS PARA CANCELAMENTO DE MATRÍCULA

Tomando em consideração as muitas questões levantadas pelos associados da ANECRA e por um elevado número de consumidores do automóvel, relativamente ao procedimento para cancelamento de matrículas, foram promovidas diversas ações com as entidades de tutela, em especial o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) e o Instituto de Registos e Notariado (IRN), na perspetiva da clarificação dos procedimentos e circuito que lhe estão inerentes.

Neste contexto, nas reuniões que tiveram lugar com o IMTT, depois de termos dado a conhecer as dificuldades sentidas pelos nossos Associados quanto ao processo de cancelamento de matrículas, relatando, nomeadamente, casos em que os diversos balcões de atendimento do IMTT não estavam em plena sintonia quanto ao preenchimento de modelos/minutas para o efeito, foi possível conceber o documento sintético, que se junta em anexo, que permite, clarificar de forma esquemática os procedimentos que devem ser adotados uniformemente, em relação às questões tipificadas sobre assuntos concretos.

## Como proceder ao cancelamento de matrícula

### Situação 1

**Stand de automóveis retomou uma viatura de um cliente e que posteriormente foi vendida a um novo cliente sem atualização do registo de propriedade (sem documentos do veículo).**

1. O interessado/titular inscrito no registo automóvel da Conservatória do Registo Automóvel (CRA) deve pedir a apreensão do veículo por falta de regularização da propriedade na CRA ou nos Balcões de Atendimento do IMTT, mediante apresentação dos seguintes documentos:
  - Formulário Modelo 9 do IMTT devidamente preenchido.
  - Documento comprovativo de inexistência de ónus ou encargos emitido pela Conservatória do Registo Automóvel.

Nota: É aceite "print" emitido pelas CRAs que custa € 5, que comprove a inexistência de ónus ou encargos sobre a viatura. Não é necessária a apresentação de certidão da conservatória a confirmar a inexistência de ónus ou encargos que custa € 17. O "print" acima referido é suficiente.
  - Cópia do documento de identificação do requerente.
  - Pagamento de uma taxa no valor de € 10 a efetuar nos balcões de atendimento do IMTT.
2. O pedido *on-line* de apreensão administrativa do veículo efetuado através do *site* do Automóvel *on-line* é válido. Contudo, este pedido só está finalizado após ter sido efetuado, nos serviços do IMTT, I.P, o pagamento de uma taxa no valor de € 10.
3. O IMTT, I.P. não é responsável pela não apreensão do veículo em causa, limitando-se a encaminhar o pedido para as entidades policiais competentes.

4. Decorrido o prazo de 6 meses, contado a partir da data do pedido de apreensão do veículo em causa, **o interessado/titular inscrito no registo automóvel** deve solicitar junto das autoridades policiais competentes (GNR ou PSP), documento comprovativo que declare que o referido veículo não foi localizado/apreendido, naquele período temporal.
5. Mediante apresentação pelo **interessado/titular inscrito no registo automóvel**, de documento emitido pelas entidades policiais, na qual declarem que o veículo não foi localizado/apreendido, o interessado pode solicitar o **cancelamento da matrícula** nos Balcões de Atendimento do IMTT.
6. Assim deverá dirigir-se novamente ao IMTT, munido do Cartão de Cidadão ou do Bilhete de Identidade e do Cartão de Contribuinte (a fotocópia serve), para pedir o cancelamento de matrícula do veículo, através do preenchimento do Mod.9 do IMTT e o pagamento de 10 €, juntando o documento emitido pelas entidades policiais.

### Situação 2

**Stand de automóveis retomou uma viatura de um cliente e que posteriormente foi vendida a um novo cliente que, por sua vez, a entregou a um operador não licenciado (vulgo “sucateiro”), sem qualquer atualização do registo de propriedade (sem documentos do veículo).**

1. O proprietário do veículo (o “novo cliente” a quem o stand vendeu o veículo) pode pedir o cancelamento da matrícula, nos Balcões de Atendimento do IMTT, acompanhado dos seguintes documentos:
  - Modelo 9 do IMTT devidamente preenchido.
  - Declaração do proprietário sobre o compromisso de honra, na qual identifica o estabelecimento onde entregou o veículo e o fim dado ao mesmo.
  - Cópia do documento de identificação do proprietário.
  - Pagamento de uma taxa no valor de €10.

### Situação 3

Viatura que um stand de automóveis retomou de um cliente e que foi vendida posteriormente a um novo cliente sem atualização do registo de propriedade (com documentos do veículo)

Procedimento igual ao indicado para a situação 1.

### Situação 4

**Cancelamento de matrícula de um Veículo em Fim de Vida (VFV).**

1. Considera-se **VEÍCULO EM FIM DE VIDA (VFV)** os veículos que não reúnem condições para circular, em consequência de acidente, avaria, mau estado ou outro motivo, tendo chegado ao fim da respetiva vida útil, passando a constituir um resíduo.
2. O proprietário de um VFV deve entregá-lo num **operador de desmantelamento autorizado**.
3. O proprietário deve apresentar naquela entidade os seguintes documentos:
  - de identificação do veículo (caso não tenha este documento deve ser apresentado documento comprovativo das características técnicas do veículo emitido pelo IMTT)
  - de identificação do proprietário.
4. O operador de desmantelamento apresenta ao interessado para assinatura, o modelo 9 do IMTT, relativo ao pedido de cancelamento da matrícula do veículo.
5. Compete ao operador de desmantelamento encaminhar o pedido de cancelamento definitivo da matrícula do veículo para os serviços do IMTT, acompanhado do certificado de destruição que emitiu.

### **Situação 5**

**Cancelamento de matrícula nacional quando é atribuída matrícula noutra país.**

1. Em princípio, quando um veículo é matriculado noutra país da União Europeia, esse Estado-membro deve comunicar a Portugal (ao IMTT) que o veículo tem uma nova matrícula, procedendo o IMTT ao cancelamento da matrícula portuguesa.
2. No entanto, em muitos casos isso não acontece. Por outro lado no caso de países que não pertencem à União Europeia, também nada é comunicado ao IMTT.
3. Assim o proprietário de um veículo matriculado no estrangeiro deve comunicar ao IMTT a nova matrícula para efeitos de cancelamento oficioso da matrícula nacional, sem prejuízo da eventual comunicação referida no ponto 1.
4. Para pedir o cancelamento da matrícula nas condições anteriores, os interessados devem entregar nos Balcões de Atendimento do IMTT, os seguintes documentos:
  - Formulário Modelo 9 IMTT;
  - Documento comprovativo da saída do veículo do país (pode ser cópia do novo Certificado de Matrícula estrangeira);
  - Documento de identificação do requerente (ou fotocópia).
  - Pagamento de uma taxa no valor de € 10.

### **Situação 6**

**Cancelamento de matrícula quando o veículo fique inutilizado.**

1. Nas situações em que o veículo fique inutilizado por ter sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação, aplica-se o mesmo procedimento do cancelamento de matrícula de Veículos em Fim de Vida (Situação 4).



**NO MANIFESTO DA ANECRA  
EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

**7**

Propomos a implementação de apoios que permitam não só, assegurar a sobrevivência das empresas do Setor Automóvel, como também, potenciar o seu crescimento sustentado.

Assim, propomos:

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 15 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 atualização do quadro legal do GPL, que a ANECRA considerava desajustado e inibidor do desenvolvimento deste combustível, e a necessidade de regulamentar a utilização de 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 virão regulamentar, propõem-se a resolver problemas até agora existentes relacionados com estacionamento de veículos a GPL, vinheta identificativa, reconhecimento de entidades montadoras e reparadoras, e formação de profissionais.
4. Todos os problemas indicados no ponto anterior têm-se constituído como inibidores ao desenvolvimento do GPL enquanto combustível. Com este novo quadro legal todos serão beneficiados: os empresários e profissionais do setor; os automobilistas; e todos os cidadãos, face às reconhecidas vantagens do GPL, face aos combustíveis convencionais, em prol do meio ambiente, da economia energética e da segurança rodoviária.
5. Como combustível menos poluente, o GPL 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 atividades de instaladores e reparadores de sistemas GPL, devido à pouca procura, consequência dos ditos fatores inibidores.
7. Não foram ainda publicadas as Portarias, que devem ágeis, eficazes, e devem vir também de encontro aos princípios que a ANECRA tem defendido, perspectivando assim o assegurar do 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 Auto.
8. Estes diplomas vêm regular 3 aspetos principais: a vinheta identificadora da viatura; o reconhecimento de entidades montadoras e / ou instaladoras; e a certificação de profissionais.
9. A ANECRA encontra-se plenamente disponível para colaborar na formulação destas Portarias.

A ANECRA vem propor:

1. Que sejam nesta fase consideradas, as propostas para modelo de vinheta já anteriormente apresentadas pela ANECRA. A ANECRA sugere também que as mesmas vinhetas possam ser colocadas no canto superior direito do pára-brisas da viatura.
2. Como Associação representativa do Setor, com competências técnicas nesta área, e como Entidade de Utilidade Pública, a ANECRA possa, a partir de delegação do IMTT, a fazer o reconhecimento das entidades reparadoras e / ou instaladoras, indo de encontro ao definido pela nova Lei.
3. A ANECRA possa emitir os títulos profissionais para o exercício profissional destas atividades. Para além de cumprir todos os quesitos indicados na nova Lei – é organismo reconhecido, é associação, e detém conhecimento das disposições técnicas aplicáveis – a ANECRA é também entidade reconhecida pela DGERT como entidade formadora.
4. Que sejam criados incentivos à instalação de viaturas a GPL, que se destinem a circular no nosso país.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **9**

Consideramos necessário e urgente, assegurar o reforço e melhorar a eficácia da ação inspetiva e fiscalizadora, das entidades competentes, nomeadamente da ASAE, ACT, Autoridade Tributária e Aduaneira, e IGAMAOT, SEPNA no combate à economia paralela levada a cabo pelos operadores clandestinos, na área da Manutenção e Reparação Automóvel, salvaguardando contudo, que seja assegurada a sua promoção a empresas regulares, impondo-lhes a adoção das regras que são exigidas às demais empresas que exercem a sua atividade dentro da legalidade.

### **10**

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.

Assim, propomos:

1. 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 últimos dados do Inquérito de Conjuntura da ANECRA 50% dos reparadores autorizados de marca, e 67% 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.
2. 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.
3. Os períodos de recessão e depressão são mais 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.
4. É preocupante o impacto na economia em geral, e particularmente no setor automóvel, desta tipificação da economia paralela.
5. 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 (SIRAPA), 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 baia de trabalho (local para serviço a uma viatura).
6. 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. Não se conhece quanto valem os impactos ambientais provocados por estes "biscateiros".

7. Este é um problema que não se resolve apenas com aumento de fiscalização (apesar de continuar a ser absolutamente necessária), já que a reparação clandestina é habitualmente desenvolvida em espaços particulares.

Justifica-se que:

1. Se deva efetivar 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.
2. Deve ser criada assim legislação para eliminar estes factores de distorção do mercado. Sugerimos a criação de legislação que imponha a obrigação a todos os operadores ao longo da cadeia comercial, de metas de recolha de resíduos referentes a determinados produtos comercializados, nomeadamente óleos e baterias. Ou seja, perante a quantidade de produto novo vendido, aplicar a obrigatoriedade da recolha de uma percentagem mínima em resíduos.
3. Se garanta que esta legislação se torna eficaz, criando uma moldura sancionatória adequada.

**NO MANIFESTO DA ANECRA  
EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

**11**

Propomos a redução do valor das coimas na área ambiental, por as considerarmos desadequadas para o sector e para a tipologia das suas empresas, com dimensão Micro ou PME`S.

Assim, propomos:

1. Os custos da gestão ambiental têm um peso muito significativo na actividade dos reparadores. Conforme resultados do nosso inquérito de conjuntura, os custos da gestão ambiental representam uma das principais dificuldades para mais de 40% dos reparadores, o que não deixa de ser preocupante, num sector com tantas dificuldades, e com uma rentabilidade muito baixa.
2. Os custos directos com a gestão ambiental englobam, em linhas muito gerais: 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 o correcto armazenamento de resíduos; os custos com a obtenção do Título de Domínio Hídrico; os custos com a instalação de separadores de hidrocarbonetos (equipamento e obras de adaptação); os custos com monitorizações a águas; os custos com monitorizações à qualidade do ar (extremamente elevados); os custos com o cumprimento das normas aplicáveis às chaminés; os recentes custos com a adaptação dos equipamentos de pintura a produtos com baixos teores de solventes; etc.
3. Existem também custos indirectos significativos. Mais uma vez, 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 (SIRAPA), 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 baia de trabalho (local para serviço a uma viatura). Isto para não falar de muitos outros aspectos, como é exemplo a quebra de rentabilidade sentida por muitas empresas aquando da adaptação aos novos produtos de pintura (produtos com baixo teor de solventes).
4. 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).
5. O valor das coimas é 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.
6. Uma contra-ordenação ambiental muito grave tem fixado o limite mínimo da coima em 38.500 €, quando o acto for praticado com negligencia, e em 500.000 € quando for praticado com dolo, para entidades colectivas.
7. A generalidade das infracções ambientais são classificadas em leves, graves e muito graves, sendo os valores das coimas determinadas pela lei base das contra-ordenações ambientais.



8. Como exemplo, constitui contra-ordenação ambiental grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, o não cumprimento da obrigação de acondicionamento dos resíduos de baterias e acumuladores nas condições previstas no Decreto-Lei n.º 6/2009. Na prática, o facto de se terem baterias usadas no chão pode levar a uma coima de valor mínimo de 15.000 € para uma entidade colectiva.
9. Como outro exemplo constitui contra-ordenação ambiental grave, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, o não encaminhamento de um veículo em fim de vida para um operador autorizado, em violação do Decreto-Lei n.º 64/2008. 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 15.000 € para uma entidade colectiva.
10. Mais de 50% dos reparadores tem até 5 trabalhadores, e mais de 50% dos reparadores factura menos de 25.000 € por mês.

Assim justifica-se:

Que estas coimas, aplicadas aos reparadores, sejam reduzidas e ajustadas ao setor, tendo em consideração a tipologia das empresas, e a rentabilidade das mesmas.

## **NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

### **12**

Defendemos a criação de uma contribuição financeira, a cobrar pelas empresas da Manutenção e Reparação Automóvel ao cliente final, para compensar os encargos da gestão ambiental por si suportados no âmbito da separação, armazenamento e encaminhamento de resíduos, não sujeitos a Eco valor.

### **13**

Exigimos a redução das taxas do IVA a aplicar na prestação dos Serviços de Reparação e Manutenção Automóvel, tendo em vista a redução progressiva do peso da economia paralela nesse segmento e conseqüentemente, a criação de condições para o crescimento sustentado das empresas que cumprem as imposições legais e regulamentares do respectivo sector.

### **14**

Advogamos a implementação de regras de regulação e validação da capacidade profissional e o reforço da ação inspetiva e fiscalizadora dirigida aqueles que estão a provocar a destruição do Setor.

**NO MANIFESTO DA ANECRA  
EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:**

**15**

Queremos promover a adopção de Boas Práticas, no relacionamento entre os agentes económicos que se relacionam com o Setor Automóvel e o Consumidor.

Assim, propomos:

## **Simplificação e melhoria do relacionamento entre seguradoras e oficinas – Protocolo celebrado entre a ANECRA e a Associação Portuguesa de Seguradores**

O posicionamento de algumas Seguradoras, foi durante muito tempo considerado pelas empresas associadas da ANECRA, lesivo do regular exercício da atividade de Reparação Automóvel, com prejuízo para o Consumidor e desrespeitando a livre concorrência no Mercado.

Uma das situações, referia-se ao procedimento adoptado por algumas Seguradoras que se traduzia, na imposição às empresas da Reparação Automóvel que procedem à reparação de veículos sinistrados sob sua responsabilidade de pagamento, de entregarem documentação contabilística e de carácter confidencial relativas à aquisição de material instalado nos mesmos.

Esta exigência, imposta ao prestador de serviços de Reparação é considerada abusiva, por se entender que a documentação contabilística de qualquer empresa, designadamente, cópias de facturas de fornecimento de peças a incorporar em veículo objecto da reparação, assumia carácter confidencial e, nos termos previstos no Código Comercial, "documentação/escrituração reservada", pelo que a Seguradora, no entender desta Associação, não dispõe de legitimidade para exigir a sua exibição.

Uma outra questão, relacionava-se com a recusa de peritagem e subsequente reparação de veículos sinistrados, sob responsabilidade de pagamento de algumas Seguradoras, em empresas da reparação automóvel escolhidas pelo seu proprietário.

Com efeito, muitas seguradoras impediam frequentemente o lesado de um sinistro automóvel de proceder à reparação do seu veículo, nas empresas de reparação e manutenção automóvel, por si escolhidas, com o simples fundamento de que a Seguradora não mantinha relacionamento comercial com as mesmas.

Com esta conduta, a Seguradora inibia o proprietário do veículo de escolher livremente, a empresa da reparação automóvel que iria proceder à reparação do seu veículo, afectando assim, gravemente, a boa imagem e reputação das empresas do Sector perante os seus clientes e, conseqüentemente, a respectiva actividade, já duramente fustigada pela crise económica, desrespeitando simultaneamente, a livre concorrência no Mercado.

Uma outra questão dizia respeito ao tratamento discriminatório, por parte de algumas Seguradora, entre Oficinas representantes de Marca e Oficinas multimarca, relativamente à instalação de Peças de Qualidade Equivalente e Peças de Marca, em veículos sinistrados sob sua responsabilidade de pagamento.

A parceria institucional estabelecida entre a ANECRA e a Associação Portuguesa de Seguradores, procurou encontrar resposta aos problemas evidenciados através de um Código de Conduta e de um conjunto de Boas Práticas, assente na Boa Fé Negocial entre as partes.

Para as partes envolvidas, este acordo constituiu um passo significativo na aproximação entre empresas de seguros e oficinas associadas da ANECRA aderentes, pois reconhece:

- Respeito pela escolha de Oficina efectuada pelos segurados/lesados, quando nos termos da Lei, lhe seja atribuída a direcção efetiva da reparação.
- Não imposição de fornecedores de peças às Oficinas, adequadas à reparação com respeito pela relação qualidade/preço na escolha e aquisição das mesmas.
- Não imposição de entrega de comprovativos/faturas da aquisição de peças dos quais conste, a divulgação do respetivo preço.
- Pagamento directo à oficina aderente no prazo de trinta dias, desde a data de recepção da factura, sob pena de pagamento de juros de mora.
- Pretende reduzir a conflitualidade existente, entre Seguradoras e Oficinas e nos casos em que a mesma se verifique remete a sua resolução para a Comissão de acompanhamento e Centro de Arbitragem do Setor Automóvel
- Acompanhamento da reparação pelos técnicos indigitados pela Seguradora desde o início das operações preparatórias de desmontagem, até à conclusão da reparação.
- Reconhece a possibilidade de reparação com peças fornecidas por distribuidores independentes, dentro dos limites legais, designadamente, em Regulamentação Comunitária.
- Simplifica procedimentos e mecanismos de gestão célere e eficaz na relação contratual existente entre lesados, oficinas e seguradoras.