



Audição Assembleia da República

19 de Fevereiro de 2013

Agenda:

1. Peso do sector automóvel
2. Caracterização do sector
3. Vendas de automóveis
4. Sector da reparação
5. Sector dos reboques
 - 5.1 Estudo encomendado à FEP
6. Responsabilidades por falta de resposta de entidades oficiais
 - 6.1. Ministério das Finanças
 - 6.2. Secretaria de Estado Transportes e IMT
 - 6.3. Instituto de Seguros de Portugal
 - 6.4. Autoridade da Concorrência
 - 6.5. Instituto Português da Qualidade

1. Peso do sector automóvel na Economia do País

Salários (valor bruto, milhões de euros)

	Total das actividades económicas	67.205,7
	Vendas por grosso e a retalho e serviços de reparação de veículos automóveis e motociclos	1.263,7
	Peso no total	1,9%

Fontes: INE, Eurostat

Peso do sector automóvel na Economia do País

2011	2012
ISV – 626,5 IVA s/ISV 144,1	ISV – 361,9 IVA s/ISV 83,2
ISP – 2.305,5 IVA s/ISP 530,1	ISP – 2.115,5 IVA s/ISP 486,5
IUC – 173,6	IUC – 197,3
TOTAL: 3.441,7 milhões de euros	

Ainda a considerar:

- IVA sobre as vendas de automóveis novos : (255 milhões, estimado)
- IVA sobre reparações, peças, acessórios
- IVA sobre o rent a car
- Tributação autónoma em IRC

2. Composição do sector de comércio e reparação automóvel

	Empresas	Trabalhadores	%
Comércio	6.168	42.179	38,8
Manutenção e Reparação	18.660	43.676	40,2
Comércio de Peças Auto	4.023	18.006	16,6
Comércio e reparação motociclos	2.600	4.819	4,4
TOTAL	31.471	108.680	

Dimensão das empresas de reparação segundo o nº de trabalhadores

Dimensão Nº Trabalhadores	2006		2010	
	Número	%	Número	%
1 a 4	6.650	75,1	5.659	75,0
5 a 9	1.640	18,5	1.430	19,0
10 a 19	447	5,1	377	5,0
20 a 49	101	1,1	71	0,9
+ 50	13	0,1	8	0,1
TOTAL	8.902	100,0	7.545	100,0

Fonte: GEP/ MTSS

Actualmente \cong 5.000

Número de trabalhadores das empresas de reparação segundo faixa etária

Idade	16 a 24	25 a 34	35 a 45	45 a 54	55 a 64	+65	TOTAL
Ano							
2006	4.087	10.298	9.451	6.724	3.381	387	34.400
2010	2.419	7.768	8.670	6.279	3.401	366	31.999
				19,6%	10,6%	1,1%	

Fonte: GEP/ MTSS



Situação actual das empresas do sector automóvel

	Encerramentos	
Ano	2011 /2012	2013 (1 mês)
Associados	550	40

Supõe-se que para a realidade nacional, os números anuais da ARAN, deverão ser multiplicados por quatro

Quererá dizer que no país, nos anos de 2011/12 terão encerrado mais de duas mil empresas. Este ano encerrarão mil, ou seja, cinco por dia útil.

De 2007 até hoje, quase dois terços dos associados da ARAN encerraram. Falamos de trinta e cinco mil pessoas. Como irão sobreviver ? Roubar ?

Muitos dos restantes associados encontram-se em situação económica difícil ! A continuidade da Associação, poderá estar em causa!

3. Vendas automóveis em 2012 comparativo anos anteriores

Vendas Veículos	2008	2009	2010	2011	2012
Ligeiros Passageiros	213.389	161.013	223.464	153.433	95.290
Comerciais Ligeiros	55.404	38.909	45.669	34.888	16.009
Total Ligeiros	268.793	199.922	269.133	188.321	111.299
Pesados Mercadorias	5.507	3.213	3.130	2.664	1.889
Pesados Passageiros	749	628	491	331	223
Total Pesados	6.256	3.841	3.621	2.995	2.112

Vendas automóveis em 2012 comparativo em %

	2012-2011	2012-2010	2012-2009	2012-2008
Ligeiros Passageiros	-38%	-57%	-41%	-55%
Comerciais Ligeiros	-54%	-65%	-59%	-71%
Total Ligeiros	-41%	-59%	-44%	-59%
Pesados Mercadorias	-29%	-40%	-41%	-66%
Pesados Passageiros	-33%	-55%	-64%	-70%
Total Pesados	-29%	-42%	-45%	-66%
Total Mercado	-41%	-58%	-44%	-59%

Vendas de automóveis passageiros Janeiro 2013

Marca	2012	2013	%	share
Renault	592	726	22,6	10,4
Volkswagen	737	645	-12,5	9,2
Peugeot	737	644	-12,6	9,2
BMW	433	602	39	8,6
Mercedes	330	562	70,3	8,0
Audi	430	512	19,1	7,3
Fiat	313	351	12,1	5,0
...				
TOTAL	6.959	7.007	0,7	

Portugal é um país de ricos (...), onde um quarto dos automóveis vendidos são BMW, Mercedes ou Audi

Marca	2012	2013	%	Share
Citroen	302	155	-48,7	15,1
Peugeot	99	150	51,5	14,6
Renault	84	135	60,7	13,1
Fiat	179	126	-29,6	12,2
Total	2.103	1.029	-51,1	

Total Ligeiros	9.072	8.036	-11,4	
-----------------------	--------------	--------------	--------------	--

Idade do parque automóvel em Portugal

Idade do parque	%
+ 15 anos	15,3
10 a 14	28,4
6 a 9	23,7
4 a 5	11,2
2 a 3	11,3
- 2 anos	10,2

44% do parque automóvel tem mais de 10 anos

- Carga fiscal elevada, sobretudo nos automóveis dos segmentos baixos
- Falta de crédito ao comprador
- Falta de poder de compra e incerteza quanto ao futuro
- Automóveis usados vendidos na rua, ou em stands ilegais
- Concorrência por parte dos importadores. Nalgumas marcas ficam para os concessionários uma pequena parte das vendas. Concessionários que vendiam 50 carros mês, hoje vendem 5, ou seja, 10%
- Concessionários com estruturas muito pesadas, adequadas a um mercado muito superior e, sem possibilidades financeiras para as adequarem à actualidade

4. Sector da Reparação

- Nos últimos cinco anos anos terão encerrado dois terços das oficinas existentes, eventualmente por volta das oito mil, colocando no desemprego ou na clandestinidade mais de 35.000 pessoas.
- Actualmente a maioria das restantes oficinas tem pouco serviço, devido às dificuldades económicas dos portugueses.
- A segurança rodoviária está a ser afectada
- Começa a ser preocupante, o número de automóveis que circulam sem seguro e ou sem inspecção.

- Passividade das autoridades, seja do Governo seja de inspecção. São fiscalizados os legais e não os ilegais
- Imposição por algumas Seguradoras do valor de mão de obra, colocação de peças, descontos, cedência de viatura de cortesia, rappel, etc.
- Incentivo para a ilegalidade por Seguradoras, que ao não liquidarem o IVA ao lesado, este vai reparar nos ilegais, ficar com o dinheiro ou não colocar órgãos de segurança ou.
- Óleos, filtros e baterias vendidos nos supermercados.
- Oficinas que fecham a porta, mas continuam a trabalhar numa perfeita concorrência desleal. Não liquidam IVA nem assumem outros custos, como SHST e ambientais, pelo que podem trabalhar mais barato, a mais de 25%.
- Os Resíduos para onde vão? Os óleos para a sarjeta ou sanita ?

Era uma vez...

REPARAÇÕES COM COMPONENTES SEM QUALIDADE COMPROMETEM SEGURANÇA E DESVIRTUAM



Quando o barato sai caro!

Muitas reparações de sinistros estão a ser feitas nas oficinas com peças de qualidade inferior. A situação está a agravar-se em tempo de crise, já que esses componentes alternativos de segunda linha são mais baratos. O problema é que não garantem a mesma segurança.

Bate com o automóvel. Aconicionado o seguro e feita a peritagem dos estragos, é-lhe feita a reparação do dano na oficina sugerida pela seguradora, através da colocação de uma nova peça. Sai a julgar que o componente que lhe foi montado reúne todas as condições de segurança e que se trata de uma peça de origem. No entanto, o que acontece é que a viatura acaba por receber uma peça paralela, de qualidade inferior à da peça de origem, ainda que, nalguns casos, apresente um selo de certificação. De acordo com a Associação Nacional do Ramo Automóvel (ARAN), este tipo de história tem vindo a ocorrer até aqui devido ao facto de, nalgumas situações, ter havido algumas seguradoras que apostaram numa estratégia de orçamentos de reparação mais reduzidos como forma de angariar mais clientes. Neste contexto, o recurso a material de segundo plano, assente em acordos com fornecedores de componentes, tornou-se uma prática

inevitável com "óbvios prejuízos para as oficinas, que ficam com a imagem de terem feito um mau trabalho de reparação; para os particulares lesados que levam um veículo com componentes não originais ou independentes sem a mesma qualidade e até para as companhias que agem corretamente, pois fica sempre uma dívida a pagar", considera António Teixeira Lopes, presidente da Associação Portuguesa de Seguradoras (APS) sublinha que cumpre com rigor a "legislação europeia sobre o uso de peças equivalentes", lembrando que "a atuação rigorosa, ativa e atenta das seguradoras tem permitido baixar os custos de reparação dos veículos e dos prémios de seguro". O presidente da ARAN refere, por sua vez, ter proposto a constituição de um grupo de trabalho, entre seguradoras e oficinas "que teria como objetivo a procura do melhor entendimento" entre estes dois setores. Não obstante declarar que estes casos, apesar

de tudo, se circunscrevem atualmente já a poucas companhias de seguros, cujos nomes opta por não revelar por esperar chegar a um acordo com as visadas, Teixeira Lopes lembra que, devido a estas reparações, muitos veículos receberam componentes sem qualidade. Num contexto de crise, a ARAN adverte para o risco de os consumidores optarem, cada vez mais, devido às dificuldades financeiras, por componentes alternativos de menor qualidade em vez de peças originais ou alternativas de qualidade equivalente. "O material alternativo de menor qualidade é diferente, menos resistente, e no caso de peças de chapa os acabamentos não batem certo com a carroçaria, exigindo mais tempo de mão-de-obra para serem postos no lugar, nunca ficando como o original", explicam elementos da ARAN. Afonso Ferreira é gerente de uma oficina de Braga e apesar de não representar nenhuma marca em específico diz que faz questão de usar material de marca: ➔

Revisões em causa

O AGRAVAR da crise não leva apenas muitos condutores a envolverem por componentes mais baratos, de pouca qualidade. A convicção dos reparadores é de que a conjuntura acentuará a tendência de os condutores atirarem as reparações para as "calendas gregas". Um estudo Bosch Car Service/Real Automóvel Clube de Espanha, de 2010, revelou que, fruto das dificuldades financeiras, os condutores espanhóis atravessam as verificações técnicas dos carros entre um e dois anos. Em Portugal, não há um estudo igual, mas, em Agosto, 30,3% dos leitores do Autohoje que participaram num inquérito online sobre se a crise os levou a adiar a revisão do carro, responderam afirmativamente.



BACTERIOLÓGICO DOS VEÍCULOS

Peças precárias e sem qualidade montadas em automóveis

A REPARAÇÃO DE UM ACCIDENTE REQUERENDO MUITAS PEÇAS, A DIVERSA SUBSTITUIÇÃO DOS COMPONENTES DANIFICADOS, PELA FUGA NA FÉLIX DA REPARAÇÃO, MUITOS VEÍCULOS RECEBEM PEÇAS SÓCARIAS MAS DE QUALIDADE MUITO INFERIOR.

Fra-cas alternativas sem qualidade

Peça menos flexível

O PRA-CAS ORIGINAL, equivalente à competição por duas peças independentes que se movem. No caso sem qualidade, a peça é única. Não tem com o comprimento do impacto de uma colisão, por pressão que seja, a gravidade dos acontecimentos prende o equipamento com uma mesma flexibilidade. A possibilidade de peças-chaves de segunda linha se parte mais facilmente num acidente a nível vertical, em vez de se deformar recuperando a forma, é igualmente relevante.

Menor resistência

NO COMPONENTE DE ORIGEM, o reforço interno do para-choque em alumínio, na maioria das vezes, é substituído por alumínio de menor qualidade. Este tipo de alteração faz com que a peça tenha uma menor resistência à corrosão, devido à diferença de tensão a que se sujeita. No entanto, há também peças "baratas" feitas de aço. São alternativas impermissíveis, e que têm a que se casar uma quantidade de aço com o alumínio. Apesar, o choque pode deforma-se em pouco tempo.

Materiais mais rígidos

MUITAS CALIBRAS ALTERNATIVAS sem qualidade, o efeito é o mesmo: o choque, portanto, não consegue fazer o efeito de amortecimento e absorção. Estas alterações de rigidez são feitas com o intuito de ser mais rígidas e suportar a carga de impacto de uma colisão, mas não são capazes de absorver a energia de impacto. Uma ideia de não fazer para evitar. E mesmo faz qual o choque, gerando os danos que se não são capazes de evitar.

Guarda-lamas alternativo sem qualidade

Ferros fora de eixo

ESTE É UM BOMBA-LAMA ALTERNATIVO, com uma função de abertura a parafusos, o que dificulta a sua utilização. O produto não tem a mesma forma, durabilidade, nem a mesma resistência que o original.

Análise cortante

AS FERRAMENTAS usadas no processo de produção estão muito desgastadas, o que resulta em peças com uma qualidade inferior. Além disso, a falta de controle de qualidade durante o processo de produção pode resultar em peças com defeitos que não são detectados até ao momento da instalação.

Caraterísticas misturadas

OS COMPONENTES de uma linha de montagem são produzidos com o mesmo material e com o mesmo processo de produção. Quando se misturam peças de diferentes fornecedores, a qualidade pode ser comprometida.

Segurança posta em perigo

Componentes sem qualidade afetam segurança

OS COMPONENTES de menor qualidade podem comprometer a segurança do veículo. Por exemplo, peças de menor qualidade podem não suportar a carga de impacto de uma colisão, o que pode resultar em danos mais graves ao veículo e aos ocupantes.

Atenção ao detalhe

OS DETALHES de uma peça podem ser muito importantes para a sua segurança. Por exemplo, uma pequena falha no acabamento pode resultar em uma falha prematura da peça.

Faróis e pneus de segunda

Faróis alternativos de segunda qualidade tendem a ser mais frágeis e menos resistentes

OS FARÓIS de segunda qualidade tendem a ser mais frágeis e menos resistentes. Além disso, a falta de manutenção adequada pode resultar em danos aos faróis e comprometer a visibilidade do condutor.

Pneus alternativos de segunda qualidade tendem a ser menos seguros

OS PNEUS de segunda qualidade tendem a ser menos seguros. Além disso, a falta de manutenção adequada pode resultar em danos aos pneus e comprometer a estabilidade do veículo.

Discos de travão observação atenta deteta maior risco de desgaste

Risco de falha de travagem

OS DISCOS DE TRAVÃO de segunda qualidade tendem a ser mais frágeis e menos resistentes. Além disso, a falta de manutenção adequada pode resultar em danos aos discos e comprometer a capacidade de travagem do veículo.

Atenção ao detalhe

OS DETALHES de uma peça podem ser muito importantes para a sua segurança. Por exemplo, uma pequena falha no acabamento pode resultar em uma falha prematura da peça.

Empurrados para peças de pior desempenho

Pressão de peças de segunda linha em oficinas e lojas de material de automóvel

A pressão de peças de segunda linha em oficinas e lojas de material de automóvel pode resultar em danos aos veículos e comprometer a segurança dos ocupantes.

Atenção ao detalhe

OS DETALHES de uma peça podem ser muito importantes para a sua segurança. Por exemplo, uma pequena falha no acabamento pode resultar em uma falha prematura da peça.

Atenção ao detalhe

OS DETALHES de uma peça podem ser muito importantes para a sua segurança. Por exemplo, uma pequena falha no acabamento pode resultar em uma falha prematura da peça.

Atenção ao detalhe

OS DETALHES de uma peça podem ser muito importantes para a sua segurança. Por exemplo, uma pequena falha no acabamento pode resultar em uma falha prematura da peça.

5. Sector dos Reboques

Esta actividade encontra-se dependente das empresas de Assistências em Viagem, ligadas a grandes grupos Seguradores, pois para eles a prestação de serviços é superior a 90%.

As empresas de Assistência impõem directa ou indirectamente os seus preços. Os rebocadores ou aceitam os preços ou não trabalham. Actualmente, devido à situação económica e falta de dinheiro para assumirem os seus compromissos, alguns Rebocadores oferecem-se para “trabalhar a qualquer preço”.

As Assistências, ao que nos informam os associados, não fizeram repercutir nos preços, os aumentos do combustível, até os baixaram. A ARAN encomendou à Faculdade Economia do Porto uma análise financeira do sector.

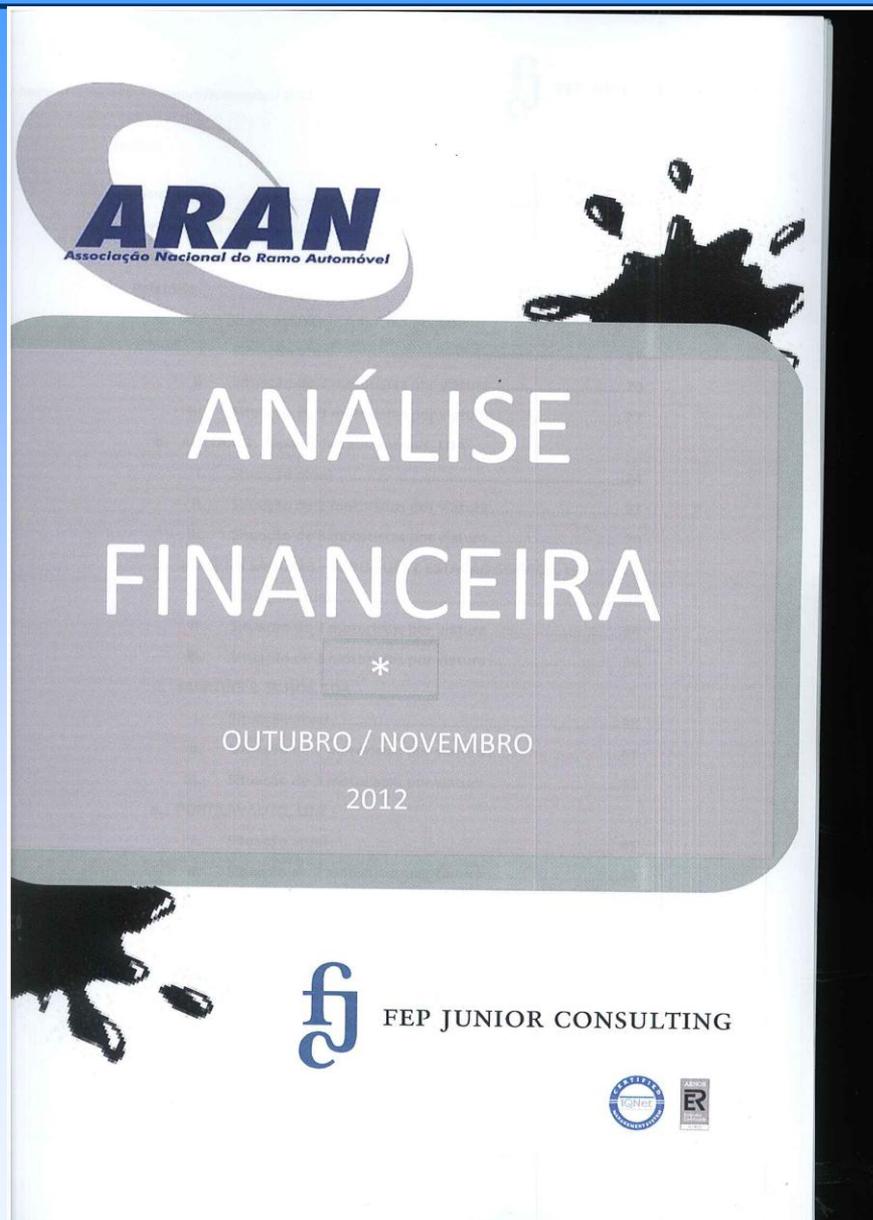
Baseado nesse estudo, desde já solicitamos à Comissão mande proceder a um inquérito sobre os preços praticados

Decreto-lei nº 145/2008 de 28 de Julho (remuneração do contrato de transporte)

ARAN propôs a sua alteração ao Governo em Abril de 2010

	Base: 15/04/ 2010
15 Abril 2010	0,0%
31 Dezembro 2011	18,5%
1 Janeiro 2012	20,0%
1 Agosto 2012	23,0%
20 Agosto 2012	27,2%

Face o aumento do preço dos combustíveis, segundo o DL 145, o valor de remuneração do contrato de transporte, deveria ter sido actualizado (subida de valor) várias vezes ao longo dos últimos anos...

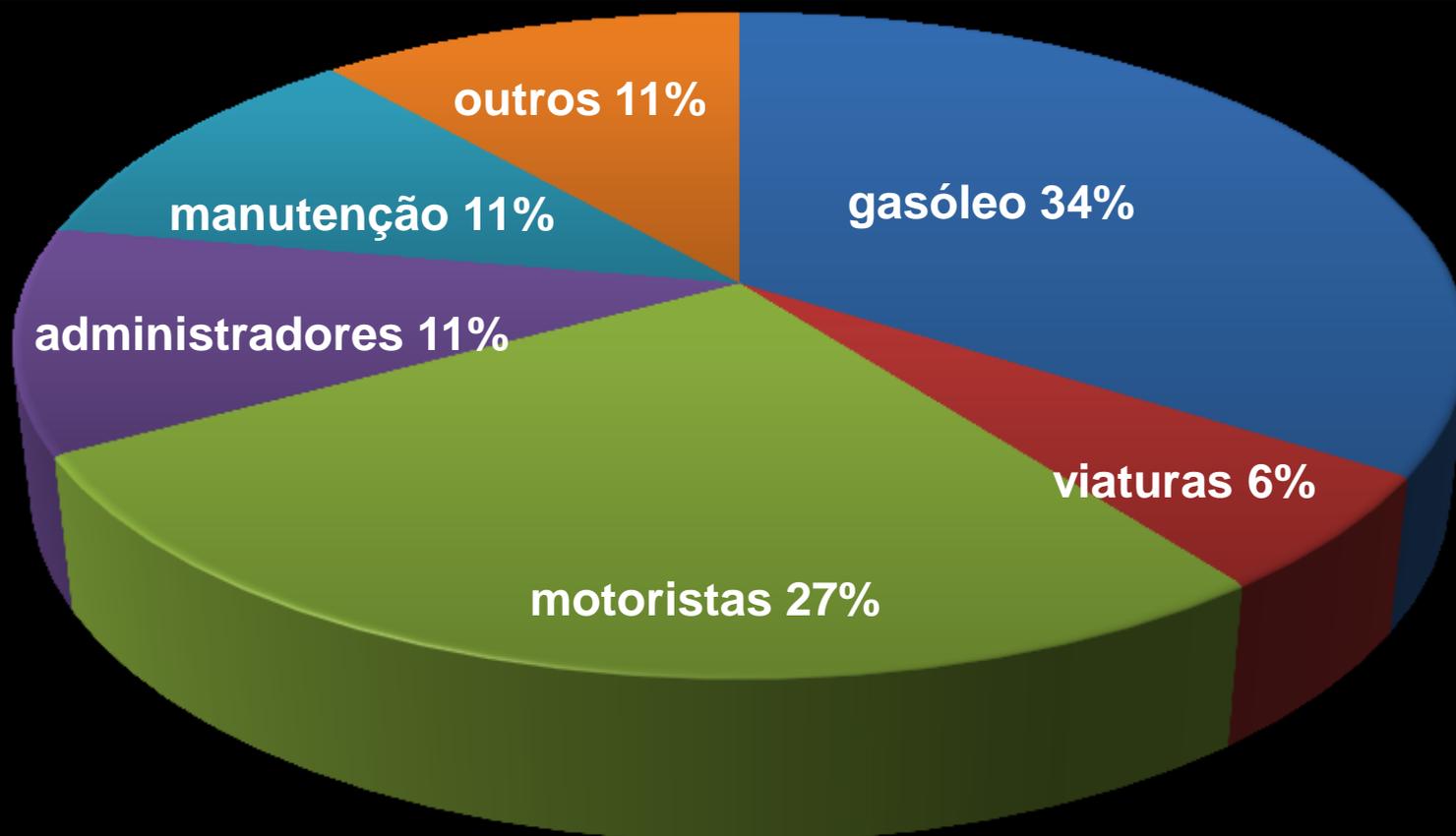


Apresentação de Estudo

“Análise Financeira”

“Este estudo tem como objectivo principal realizar uma análise financeira a um conjunto de empresas do sector dos reboques. Esta análise visa, então, retirar algumas informações dos dados financeiros destas que permitam responder a uma série de questões e perceber qual a viabilidade financeira das mesmas”

Distribuição dos custos Empresa 1 (cidade da Beira Litoral)



Por Km	10% margem	20% margem
Custos actuais	0,8414 €	0,9179 €
Com 2 condutores	1,3301 €	1,4511 €
Com 3 condutores	1,6886 €	1,8421 €

Valores médios do estudo

Número de viaturas do estudo	145
Rácio motorista / viatura	0,81

Custos por Km	
Gasóleo	0,3163 €
Pneus	0,0144 €
Viaturas	0,0724 €
Condutores	0,1703 €
Portagens	0,0079 €
Manutenção	0,0466 €
Administração	0,0475 €
Custos totais (sem lucro)	0,7520 €

Notas:

Rácio motorista / viatura

Média de 7 empresas
(retirada a empresa 7)

Peso do gasóleo	42,06 %
-----------------	---------

- Dec. Lei 145/2008 - alteração
- Portaria 983/2007 (LIC, dos tempos de condução e repouso)
- Resolução AR, Pronto socorro serviço prioritário de interesse publico
- Fiscalização Dec. Lei 145/2008
- Fiscalização pela AdC das tarifas, que são impostas directa ou indirectamente
- Obrigatoriedade da utilização de GPS por algumas Assistências, que assim controlam os Rebocadores

6. Falta de resposta de Entidades Oficiais

De um modo geral o actual Governo, não responde às questões que colocamos, nem tão pouco acusa a recepção das cartas, ou concede audiências.

É clamoroso.

1. A falta de resposta do Ministério das Finanças sobre o IVA não liquidado pelas Seguradoras

2. A falta de controlo por parte da Secretaria de Estado de Transportes, sobre o IMTT. Temos cartas a referir que iriam ser marcadas reuniões e até hoje... . E lá vai um ano e três meses.

De seguida, vamos mostrar as faltas de resposta do Ministério das Finanças, Secretaria de Estado dos Transportes, Instituto de Seguros de Portugal, Autoridade da Concorrência e Instituto Português da Qualidade.

Queda de ISV é a mais acentuada

A RECEITA DO IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS (ISV) REGISTA, ATÉ MAIO, A MAIOR QUEDA FISCAL DE TODOS OS IMPOSTOS ARRECADADOS PELO ESTADO. SÃO MENOS 47,7% FACE AOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO PASSADO.

Até maio, a venda de veículos permitiu ao Estado encaixar 164,5 milhões de euros em Imposto Sobre Veículos (ISV). O pecúlio traduz uma quebra de 47,7% face aos primeiros cinco meses do ano passado, quando o erário público tinha obtido 314,3 milhões de euros em ISV, e representa o maior decréscimo fiscal entre todos os impostos neste mesmo período, à frente dos 15,5% de diminuição

do Imposto sobre o Rendimento Pessoas Coletivas (IRC). Ao nível dos impostos indiretos (onde o ISV se inclui), a quebra que mais se aproxima da do ISV é a do Imposto de consumo sobre o tabaco (-14,4%). Outro indicador: o Estado só conseguiu, até ao momento, arrecadar 28% da sua estimativa de receita de ISV para este ano, ao passo que, em igual período de 2011, já tinha

encaixado 39,8%. Com a receita fiscal total a cair 3,5%, Vítor Gaspar, ministro das Finanças, considera que “estes dados traduzem um aumento significativo nos riscos e incertezas associadas às expectativas orçamentais. O Governo está determinado a cumprir o teto para o défice de 4,5% para 2012, mas estamos conscientes que o esforço necessário para atingir este valor é muito importante”.

A ARAN propôs ao Governo a baixa do ISV nos segmentos A e B.

É inacreditável que se encontrem marcas como a BMW, Audi e Mercedes nos seis primeiros lugares, representando um quarto das vendas.

6.1. Cartas ao Sr. Ministro das Finanças

ARAN GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

V/Ref. Entrada 9783 de 27.12.04
Proc.º 13.01 F10

N/Ref. CT - 527/2011/TL

Data: Porto, 23/12/2011

Assunto: **Companhias Seguradoras**

Exmo. Ministro de Estado e das Finanças
Sr. Dr. Vítor Gaspar

Vimos pela presente expor a V. Exa. o seguinte:

Exmo. Senhor
Dr. Vítor Gaspar
Ministro de Estado e das Finanças
Av. Infante D. Henrique, 1
1149-009 LISBOA

SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E DAS FINANÇAS
Ent. 7994 de 2011/12/29
P.N. 078.031/11
DGTF ANCP SG
FARP IGCP JSP
IGF GPEARI ARQ.
Dist.: A Chefe do Gabinete
710
(Mário Luís Machado)
Sendo n.º 45-ISP
de 31/12

A ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel, é uma associação empresarial com utilidade pública, cujo objectivo consiste em promover e assegurar a defesa e apoio dos interesses legítimos das actividades empresariais que representa, inseridas na economia geral do País.

No desenvolvimento do apoio às empresas suas Associadas, em especial no que ao presente caso respeita, oficinas reparadoras de automóveis, estas têm vindo a expressar várias queixas por alegados comportamentos de algumas Companhias Seguradoras.

De facto, as empresas de reparação e manutenção de veículos automóveis, no âmbito da regularização de sinistros decorrentes de acidentes de viação, prestam serviços de reparação na viatura do interveniente lesado no acidente, sendo a responsabilidade do pagamento daqueles serviços, de Companhias Seguradoras (em virtude da transferência de responsabilidade ocorrida mediante a celebração do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel).

Ora, tem chegado ao conhecimento da ARAN, tendo mesmo algumas empresas manifestado tais queixas em notícia televisiva, de que algumas Companhias Seguradoras tem vindo de forma muito frequente, a proceder ao pagamento das indemnizações decorrentes dos sinistros directamente aos lesados.

Tal conduta apresenta várias implicações, que passamos a expor:

As oficinas reparadoras procedem à reparação da viatura acidentada e à respectiva entrega ao lesado, vindo este último, posteriormente, a receber a indemnização. Em muitos casos as oficinas reparadoras não chegam a ver os serviços prestados pagos, na medida em que o lesado após receber a indemnização não procede a respectiva liquidação à oficina reparadora.

A ARAN questionou há mais de um ano, o Sr. Ministro sobre a indemnização de Seguradoras aos lesados, sem IVA.

A Resposta demorou seis meses e veio a partir de um parecer do Instituto de Seguros de Portugal, que nem uma palavra dá sobre o IVA. Voltamos a escrever em Julho, enviando provas e até agora não recebemos qualquer tipo de resposta.

Resolução da Assembleia da República n.º 118/2012

Pronto-socorro rodoviário como serviço prioritário de interesse público

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo uma avaliação global do atual quadro legislativo e regulamentar da atividade de pronto-socorro, no sentido de o adequar à sua natureza e função de relevante serviço público.

Aprovada em 25 de julho de 2012.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Que fez o Governo até agora?

22-08-2012



GOVERNO DE PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
 DAS OBRAS PÚBLICAS,
 TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

OFÍCIO

Exmo. Senhor
 Dr. António Teixeira Lopes
 Presidente da Direção da
 ARAN - Associação Nacional do Ramo Automóvel

R. Faria Guimarães, 631
 4200-291 Porto

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Nº: 01.13.74.02 ENT.: 10297/28/05/2012 PROC. Nº:	21/06/2012

ASSUNTO: ARAN - Propostas de alteração: Regime de remuneração do contrato de transporte dos veículos de pronto-socorro, serviço prioritário dos veículos de pronto-socorro no raio de 100km e importação de autocarros usados.

Em resposta ao ofício da ARAN - Associação Nacional do Ramo Automóvel, com a referência CT-199/2012/TL, de 25.05.2012, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, informa-se V. Exa. que foi, nesta data, solicitado parecer ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P.), no que concerne às propostas de alteração legislativas apresentadas pela ARAN aos decretos-leis nºs 193/2001, de 26 de junho, e 146/2008, de 28 de julho, bem como à Portaria n.º 983/2007 de 27 de agosto.

Mais de informa V. Exa. que foi também solicitada a presença do IMTT, I.P., em reunião a ter lugar com a ARAN (eventualmente, no próximo mês de julho) logo após a análise do parecer mencionado supra. A reunião tem em vista a análise das alterações legislativas propostas por essa associação, bem como apreciar a posição da ARAN no que respeita ao atual regime de importação de autocarros usados. Pretende-se, assim, com a referida reunião, ouvir e dar resposta - dentro do possível - às questões que têm vindo a ser colocadas ao IMTT, I.P., pela associação que V. Exa. representa.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete,


 Carlos Lopes

Nem resposta, nem reunião!

Será que o IMTT será que não depende da Secretaria de Estado, ou é esta que não tem poder sobre o IMTT?

V/ Ref. Ao
Exmo. Sr. Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.
N/ Ref. CT- 569/09/TL Dr. António Crisóstomo Teixeira
Av. Das Forças Armadas, 40
Data 09/07/2009 1649-022 Lisboa

ASSUNTO: Pronto-Socorro – Preço de referência do combustível

Exmo. Senhor,

Relativamente ao assunto supra identificado somos a Expor a V/ Exa. o seguinte:

O Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de Julho, procede à alteração de algumas medidas que regulam o contrato de transporte, de modo a introduzir mecanismos que promovam a revisão dos preços de transporte face à variação do custo do combustível.

De acordo com o ponto 4, do artigo 4.º - A, do citado diploma, na ausência de contrato escrito, a guia de transporte deve mencionar expressamente o preço de referência do combustível, bem como a respectiva factura deve mencionar expressamente o custo efectivo que o combustível representou na operação de transporte.

O Despacho n.º 8805/2002 (2.ª Série), de 30 de Abril, estabelece um modelo de caderno de registo, com um conjunto de campos cujo modelo não é rígido. Mais acrescento que, de acordo com o Ofício-Circular 75/02/DAJ da DGGT, os serviços prestados por veículos pronto-socorro devem ser descritos de forma sequencial num caderno de registo quer os serviços de transporte ou reboque sejam efectuados por empresas licenciadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 193/2001, de 26 de Junho, quer por empresas licenciadas nos termos e ao abrigo do Decreto-Lei n.º 38/99, de 6 de Fevereiro (este diploma foi revogado pelo Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho).

Por outro lado, um número elevado de empresas de prestação de serviços através de veículos pronto-socorro acede à actividade através do regime previsto pelo Decreto-Lei 193/2001.

Muito embora o enquadramento legal aqui descrito não seja claro, entendemos que a obrigatoriedade de aposição na guia de transporte do preço de referência do combustível apenas é aplicável à actividade de transporte de mercadorias e já não aos Reboadores, ou seja, os serviços prestados através de Pronto Socorro.

Vai quase para três anos que reunimos com o antigo Presidente do IMTT, nunca tivemos qualquer tipo de resposta, pelo actual, nem mesmo após a intervenção da Secretaria de Estado

V/ Ref. Exmo. Senhor
Dr. Carlos Correia da Fonseca
Digníssimo Secretário de Estado dos Transportes
Palácio Penafiel, Rua de S. Mamede ao Caldas, 21
1100-533 Lisboa

N/ Ref. CT – 302/2010/TL
Registada

Data 08/04/2010

ASSUNTO: Remuneração do contrato de transporte - preço de referência do combustível
DL 145/2008, de 28 de Julho.

Exmo. Senhor

Aquando da paragem dos Transportadores em Junho de 2008, a Secretaria de Estado a que agora V. Exa. preside, ao que julgamos depois de ouvida uma Associação de Transportadores, efectuou a proposta que viria a culminar na Lei em epígrafe.

A ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel – única Associação representativa das empresas de Reboque e Desempanagem, embora ao momento tenha apresentado as suas reclamações ao Governo, nunca foi ouvida nem achada no sentido da emissão de parecer à proposta que culminou naquela Lei.

Contudo, conforme o artigo 2º do Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de Julho, os contratos de prestação de serviços em veículos de pronto-socorro, vieram a ser abrangidos pelo artigo 4º -A do DL 239/2003, de 04 de Outubro, o que especialmente tendo em consideração a diferença do regime de contrato de transporte entre a actividade do transporte de mercadorias e a actividade de prestação de serviços através de veículos pronto-socorro, não foi uma solução a estes adequada.

Na realidade, os profissionais da actividade de reboque em Portugal prestam serviços em mais de 90%, para sete empresas de assistência em viagem, das quais, como é óbvio, se encontram dependentes, conquanto os transportadores podem trabalhar para centenas ou milhares de empresas.

Mais acontece, que quando a lei em referência entrou em vigor, o preço do gasóleo ou se encontrava no seu valor mais alto de sempre.

Como a ARAN não foi consultada, ignorou-se que algumas daquelas sete empresas não actualizavam os seus preços há vários anos.



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

3172
22-06-2012

OFÍCIO

Exmo. Senhor
Dr. António Teixeira Lopes
Presidente da Direcção da
ARAN - Associação Nacional do Ramo Automóvel

R. Faria Guimarães, 631
4200-291 Porto

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Nº: 01.13.74.02 ENT.: 10297/28/05/2012 PROC. Nº:	21/06/2012

ASSUNTO: ARAN - Propostas de alteração: Regime de remuneração do contrato de transporte de veículos de pronto-socorro, serviço prioritário dos veículos de pronto-socorro no raio de 100km e importação de autocarros usados.

Em resposta ao ofício da ARAN - Associação Nacional do Ramo Automóvel, com a referência CT-199/2012/TL, de 25.05.2012, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, informa-se V. Exa. que foi, nesta data, solicitado parecer ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P.), no que concerne às propostas de alteração legislativas apresentadas pela ARAN aos decretos-leis n.ºs 193/2001, de 26 de junho, e 146/2008, de 28 de julho, bem como à Portaria n.º 983/2007 de 27 de agosto.

Em Abril de 2010, a ARAN
apresentou uma proposta para
revisão do Dec. Lei 145/2008.
Até agora sem qualquer
resposta.

18/12 2009 SEX 12:49 FAX +3512179020921 Autoridade Concorrência

sete-feiz

At. 18/12/2009 16
 02:49 FAX +3512179020921

AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Fax e carta registada em mão com aviso de recepção

Exmo. Senhor
 Dr. António Manuel Marques Teixeira Lopes
 Digno. Presidente da Direção da
 ARAN – Associação Nacional do
 Ramo Automóvel
 Rua Faria Guimarães, 631
 4200-291 Porto
 Fax.: 225090646

S/referência	S/comunicação	N/referência	Data
		S-DPR/2009/1401 DA/2009/536	18-12-2009

Assunto: **Pedido de esclarecimentos**

Atenta a missão de que foi incumbida, de assegurar e aplicar as regras de concorrência em Portugal, no respeito pelo princípio da economia de mercado e de livre concorrência, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a repartição eficaz dos recursos e os interesses dos consumidores (*vide*, artigo 1.º, n.º 2, dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao DL n.º 10/2003, de 18 de Janeiro), dispõe a Autoridade da Concorrência, de entre outros, dos poderes de supervisão descritos no n.º 3 do artigo 7.º dos *supra* referidos Estatutos.

No âmbito daqueles poderes, pode a Autoridade da Concorrência “[i]nquirir os representantes legais de empresas ou das associações de empresas envolvidas, bem como solicitar-lhe documentos e outros elementos de informação que entenda convenientes ou necessários para o esclarecimento dos factos”, nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 17.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

Na sequência do exposto, e no âmbito de denúncia apresentada pela empresa Europ Assistance – Companhia Portuguesa de Seguros, SA (EA) contra a vossa empresa – relativa, *inter alia*, à paralisação da prestação de serviços à EA, por parte das empresas rebocadoras associadas da ARAN, a partir do dia 23 de Dezembro de 2009 –, solicita-se o envio, até dia 22 do presente mês de Dezembro, dos esclarecimentos às questões *infra* enunciadas.

A AdC que nem sequer acusa a recepção das cartas ou demora anos a dar respostas (quando as dá), em menos de três semanas moveu um processo de inquérito à ARAN e ao seu Presidente, enviando-o por fax às 12h49 de sexta-feira, dando como prazo de resposta até a terça-feira seguinte. À Sociedade de Advogados da queixosa respondeu prontamente. Para encerrar o inquérito, que mostrou que a ARAN nada tinha feito de ilegal, demorou dois anos... (e foi necessário pedi-la), o que contribuiu para que a queixa crime que a ARAN apresentou fosse arquivada.

Salvo melhor opinião, parece-nos existirem dois pesos e duas medidas, pelo menos pelos factos.

V. Ref.

N/ Ref. CT – 312/2012TM

Registada

Data 05/09/ 2012

PARA:

Ao Presidente da Autoridade da Concorrência
Exmo. Senhor Professor Manuel Sebastião
Avenida de Berna, n.º 19
1050-037

ASSUNTO: Reflexo do aumento do preço dos combustíveis no pagamento de serviços solicitados pelas Assistências em Viagem.

Exmos. Senhores,

Com referência ao assunto em epígrafe, e na sequência de nossas anteriores comunicações sobre o mesmo, vimos expor a V. Exas. o seguinte:

A ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel, tomou conhecimento através de empresas suas associadas que se dedicam à actividade de prestação de serviços através de viaturas pronto socorro, de que uma determinada empresa de assistência em viagem, recentemente enviou às mesmas um documento denominado “Tarifa para serviços de reboque e desempanagem – (Anexo I)” em que são discriminadas várias tarifas pela prestação de serviços de assistência – cfr. documento que se junta em anexo sob o n.º 1.

De acordo com aquele documento, tais tarifas serão para vigorar a partir de um de Setembro de 2012.

Relevante o facto de aquele documento proceder a uma revisão de tarifas em baixa relativamente a documento que anteriormente se encontraria em vigor – cfr. documento que se junta sob o n.º 2.

Vimos questionando a AdC sobre:

- Relacionamento entre as Seguradoras e as Oficinas

- Diminuição das tarifas dos Reb., apesar do aumento combustíveis

- Aplicação do Dec. Lei 145/2008

- Utilização dos GPS

Nem acusação de resposta, quanto mais esta.

Pergunta-se: para que (quem) serve a AdC?



VI Ref. PARA:

N/ Ref. CT – 223/2012TM IPQ – Instituto Português da Qualidade
Registada Rua António Gião, n.º 2
2829-513 Caparica

Data 15 / 06/ 2012

ASSUNTO: Equipamentos de GPS instalados em viaturas pronto-socorro.

Exmos. Senhores,

Vimos pela presente expor a V. Exas. o seguinte:

A ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel, constitui uma associação representativa, entre outros, dos interesses das empresas que se dedicam à actividade de prestação de serviços através de veículos pronto-socorro, vulgo “Rebocadores”.

Ora, estas empresas, no âmbito do exercício da respectiva actividade, que prestam quase em exclusivo a empresas de Assistência em Viagem, procederam tanto quanto nos tem vindo a ser relatado, “por imposição destas” à instalação de sistemas de GPS nas suas viaturas. Este sistema permite a recolha de dados de informação, designadamente, a localização da viatura, o trajecto realizado pela viatura, número de quilómetros, entre outros.

Sucede, que de acordo com informações prestadas pelas empresas nossas associadas, as empresas de assistência em viagem, aproveitam os quilómetros indicados pelos GPS, para a facturação dos serviços. Também os nossos associados nos informam, que os quilómetros indicados pelos GPS, não condizem, para menos, com os indicados pelos tacógrafos das suas viaturas, aparelhos rigorosos e que têm de possuir a necessária certificação.

Mais, o GPS, saberá a posição da viatura, mas não saberá qual o sentido em que se encontra, nomeadamente em que faixa duma auto estrada e os quilómetros que a viatura tem de percorrer para mudar de faixa.

Questionamos o Instituto Português da Qualidade sobre:

A aferição dos GPS que os Rebocadores são obrigados a utilizar.

Volvidos sete meses não tivemos resposta!



6.5. I.P.Q.

V/ Ref.

N/ Ref. CT – 0288 /2012 / ATL
Registada

Data 14/08/2012

ASSUNTO: **Analisadores de gases de escape e opacímetros**

Instituto Português da Qualidade
Rua António Gião, 2
2829-513 Caparica

Exmos. Senhores

Na sequência das comunicações do Laboratório de Metrologia- Labmetro, inserido no gabinete do Instituto de Soldadura e Qualidade, somos a expor o seguinte:

Alguns dos nossos associados tem recebido comunicações relativas aos analisadores de gases de escape e opacímetros para realização do controlo metrológico dos instrumentos de medição de gases de escape dos veículos automóveis.

Nessas mesmas comunicações vem indicado a necessidade de procederem à verificação do equipamento anualmente ou após intervenção no equipamento para cumprimento do disposto na Portaria 20/2007 de 5 de Janeiro. Vem imediatamente indicado o dia e hora de realização e os custos inerentes.

Alguns associados têm questionado sobre a legitimidade do LabMetro-Laboratório de Metrologia enviar tais comunicações pois julgam tratar-se de uma entidade privada que pretende obriga-los a fazer a medição nessa empresa, ignorando tratar-se da única entidade apta a realizar tais medições.

Face aos equívocos criados com tal comunicação, permitam-nos V. Exas. sugerir a alteração do conteúdo da comunicação enviada, esclarecendo desde logo que a LabMetro é a única entidade acreditada para a verificação metrológica dos equipamentos, assim como a utilização de outra metodologia para a marcação do dia e hora de realização dos trabalhos necessários à verificação.

Questionamos o Instituto Português da Qualidade sobre:

- Pagamento anual da certificação dos analisadores de gases das oficinas, que praticamente não são usados.

Nem a acusação da carta. Talvez não lhes convenha responder...

Porque não se extingue?



LABMETRO
Laboratório de Metrologia



<p>LABMETRO Divisão de Metrologia</p> <p>TAGUSPARK – APARTADO 012 CTT Porto Salvo 2780-994 PORTO SALVO Tel. : (351) – 21 422 90 47 Fax. : (351) – 21 422 81 02</p>	<p>PARA/TO: AUTO PARQUE DO SATÃO - VISEU</p> <p>FAX Nº: 232 984 630</p> <p>NOME/NAME:</p> <p>NºREF: 565/2013</p>	
	<p>DE/FROM: Carla Almeida</p> <p>DEP./DIV.: LABMETRO</p>	<p>Nº PÁG.: 1</p> <p>DATA: 01-02-2013</p>

ASSUNTO/SUBJ.: ANALISADORES DE GASES DE ESCAPE E OPACÍMETROS

Exmos. Senhores,

De acordo com a Portaria n.º N.º 20/2007 de 5 de Janeiro, que estabelece a obrigatoriedade no controlo metrológico dos instrumentos de medição de gases de escape dos veículos automóveis, somos a informar que o equipamento pertencente à vossa empresa necessita de ser verificado. Esta verificação deverá ser anual ou após intervenção do equipamento. Assim, agendámos o(s) dia(s) 08-02-2013 para estarmos nas vossas instalações RECTA DO PEREIRO em SATÃO, a fim de efectuarmos todos os trabalhos de verificação necessários. Caso haja algum impedimento da nossa visita, agradecemos que nos informassem logo que vos seja possível.

Equipamentos é necessário estar presente a empresa de manutenção do respectivo isso deverão contactar a mesma.

OS CUSTOS UNITÁRIOS RELATIVOS À VERIFICAÇÃO METROLÓGICA SÃO:

Analisador Multigás - 171,24 €
 Analisador Monogás - 109,89 €
 Opacmetro - 128,05 €
 Deslocação - 52,58 €

AOS VALORES INDICADOS, ACRESCE A TAXA DE IVA EM VIGOR

Condições de pagamento: Contra entrega

Nota: Preço de acordo com o despacho (s) n.º (s) 18853/2008

Com os nossos melhores cumprimentos,

Carla Almeida

Com o devido respeito pelo local onde nos encontramos, permitam que perguntemos: Quem manda no nosso País?

Toda a carta merece uma resposta!

Existe uma grande diferença entre aqueles em que cerca do dia 20 têm o ordenado na conta, pago por todos nós e, os que lutam para pagar os ordenados ao fim do mês e pela sobrevivência.

Muito Obrigado pela V. atenção