



Exmº Senhor
Dr. Rui Vieira
Digmº Presidente da Comissão de Assuntos
Económicos, Inovação e Desenvolvimento
Regional
Assembleia da República
1249-068 LISBOA

6146

27 MAR 2009

Apresentação de Propostas e Marcação de Reunião.

Exmº Senhor Presidente, *Senhor Dr. Rui Vieira,*

Consciente das suas responsabilidades, como Pessoa Colectiva de Utilidade Pública, a ANECRA tem levado a cabo aprofundados estudos, diagnosticando a grave situação que se vive no Sector e procurando definir e apresentar propostas, susceptíveis de ajudar a resolver muitos dos graves problemas com que Empresas e Profissionais do Sector se confrontam.

Para apreciação de V. Exª. e para tudo o mais que a douta opinião de V. Exª, Senhor Presidente, assim o entenda por conveniente, tomamos a liberdade de enviar uma Exposição de Motivos sobre essa matéria.

Assim e por forma a que possamos de viva voz, esclarecer e analisar, em conjunto, essa Exposição, gostaríamos de solicitar a V. Exª se digne aceitar a marcação de uma reunião para tal efeito, com a urgência possível.

Estamos firmemente convictos de que, em conjunto, poderemos encontrar solução para muitas das dificuldades que são vividas, de forma dramática, no nosso quotidiano.

Antecipadamente grato pela atenção que V. Exª entenda dedicar ao exposto, aproveitamos a oportunidade para com elevada consideração e estima pessoal, apresentar os nossos melhores cumprimentos.

Respeitosamente,


António Feneira Nunes
Presidente da Direcção



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

SOBRE A GRAVE SITUAÇÃO DO SECTOR AUTOMÓVEL

EM PORTUGAL

Génese, causas e propostas de solução

20 DE MARÇO DE 2009

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

SOBRE A GRAVE SITUAÇÃO DO SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL

Génese, causas e propostas de solução

1. Segundo os dados relativos a vendas de veículos automóveis registados nos dois primeiros meses de 2009, constata-se que a tão propalada crise financeira e económica mundial, chegou claramente e em força ao Sector Automóvel, em Portugal.
2. No decurso do ano de 2008, todo o país estava expectante, face às dificuldades que o Sector Automóvel atravessava mundialmente, questionando-se quando é que chegaria a hora do mercado Português ser atingido.
3. Desde 2000, ano em que o Sector Automóvel, no quadro evolutivo com características manifestamente cíclicas, registou o maior volume de vendas de sempre, do mercado automóvel em Portugal, com cerca de 419.000 veículos automóveis, assistiu-se, ano após ano, a uma continuada baixa da actividade comercial, atingindo-se, no ano de 2008, um dos volumes mais baixos de sempre, desde a liberalização do sector, acentuando-se as características de um mercado recessivo em estagnação.
4. Na verdade, o volume de vendas registado em 2008, comparativamente ao ano de referência de 2000, reflecte uma quebra do mercado total de 34,3%, com reduções significativas em todos os seus segmentos, ou seja, em ligeiros de passageiros, quebra de 26,4%, em comerciais ligeiros, uma quebra de 54,1%, em veículos pesados, uma quebra de 25,1% (ver Gráficos 1 e 2 do Anexo I).
5. Uma vez mais, por razões que continuam a prender-se com a Fiscalidade Automóvel, durante os dois últimos meses de 2008, os consumidores e os automobilistas portugueses, decidiram agarrar as oportunidades de preços, antecipando de forma marcante as compras de automóveis ligeiros de passageiros, numa situação de verdadeiro contra-ciclo, face aquilo que se registou no resto do mundo, nomeadamente nos demais países europeus (ver Quadro 1 do Anexo I).
6. De facto, no mês de Dezembro as vendas do mercado total subiram 25%, face a período homólogo de 2007, pontificando o aumento anómalo de 37,9% registado nas vendas de ligeiros de passageiros, o que levou a que as vendas globais acumuladas no ano de 2008 tivessem apresentado valores praticamente idênticos aos de 2007 (exceptua-se o segmento dos comerciais ligeiros, cujo mercado no ano de 2008, quebrou 19% face a 2007, assumindo-se como o pior ano desde 1987) (ver Quadro 2 do Anexo I).

7. Diferentes foram as realidades respeitantes a Janeiro e a Fevereiro de 2009, onde as vendas registam quebras no mercado total de, respectivamente, 43,1% e 41,7%, face a meses homólogos de 2008, dando seguimento à tendência de quebra registada desde 2000 (ver Gráficos 3, 4, 5 e 6 e Quadro 3 do Anexo I). Os veículos comerciais ligeiros intensificaram a sua tendência de quebra que se vem registando desde 2000, evidenciando uma redução de 45,7% em Janeiro e de 43,8% em Fevereiro, face aos correspondentes meses de 2008.
 - 7.1. Actividades económicas em queda, originaram também, uma profunda regressão na venda de veículos comerciais, que se identificam como instrumentos de trabalho destinados às actividades produtivas.
8. Assim, estes valores de vendas assumem-se, nos dois primeiros meses do presente ano, como as maiores quebras registadas no mercado nacional em dois meses seguidos, desde sempre, situação que no caso particular do mês de Fevereiro não teve ainda maior dimensão, em virtude das marcas terem apresentado um inusitado volume de matrículas nos últimos dois dias úteis de Fevereiro. Na verdade, no penúltimo dia útil deste mês, foram matriculados cerca de 1.330 veículos automóveis e no último dia útil atingiu-se o “astronómico” volume de 4.700 veículos automóveis matriculados num só dia. Note-se, a este propósito, que a média dos restantes dias úteis do mês, andou pelas 400 a 420 unidades matriculadas na totalidade dos segmentos do mercado automóvel (ver Press Release da Direcção da ANECRA – Anexo II).
9. Assiste-se assim, em 2009 e de uma forma dramática, à chegada da crise em força ao sector automóvel em Portugal, sendo verdade que quando não há escoamento de veículos novos, por impacto directo, sofrem automaticamente, outras variáveis de negócio, como o dos carros usados, da reparação e do após-venda, em geral.
10. Tendo em conta o estado debilitado e caótico em que se encontra o tecido empresarial do sector automóvel em Portugal, quer ao nível do comércio quer, especialmente, ao nível das empresas da reparação e da manutenção automóvel, não é de estranhar que esteja em causa a sobrevivência da grande maioria das empresas do sector e dos respectivos postos de trabalho, constatando-se o desaparecimento diário de 2 a 3 empresas, especialmente, micro, pequenas e médias empresas, gerando um elevado número de desemprego, exclusivamente por razões de natureza financeira, decorrentes de uma quase inactividade.
11. Numa conjuntura económica e financeira profundamente agravada, em que 61% das famílias portuguesas estão quase numa situação de rotura financeira, o que limita dramaticamente a sua capacidade aquisitiva, a que acresce a coexistência dos mais baixos valores de sempre ao nível do índice de confiança das famílias e das empresas, é fácil entender estarem criadas condições para que os consumidores portugueses, não só, comprem cada vez menos carros, como também, adiem sistematicamente a decisão de os repararem, com consequências graves não só em termos de estagnação recessiva das actividades do comércio, da reparação e da manutenção

automóvel, como ainda, com efeitos altamente nocivos em termos de segurança rodoviária e de poluição ambiental.

12. Perante este quadro profundamente dramático, é no mínimo, surpreendente, que o Governo em sede do Orçamento do Estado para 2009, tenha decidido manter a execução de um conjunto de medidas fiscais, que vieram sobrecarregar uma vez mais o sector automóvel para níveis nunca antes vistos, assistindo-se à utilização da política fiscal, não como um factor dinamizador da economia, mas sim como um factor de bloqueio para as empresas que se dedicam às actividades quer do comércio quer da reparação automóvel, em Portugal, prejudicando o mercado de forma gravíssima, muito especialmente num ano em que se vive em Portugal a maior crise económica e financeira das últimas décadas.
13. Face à manutenção da decisão tomada ao nível da fiscalidade automóvel, justamente considerada como uma das grandes responsáveis pela apatia do respectivo mercado, o seu efeito imediato traduziu-se numa perda generalizada, quer para as Empresas que vêem o seu futuro posto em causa, quer para os Consumidores cujo Rendimento Disponível e o respectivo Índice de Confiança atingem os mais baixos valores de sempre, quer para o próprio Estado, a que não será alheia a redução significativa do seu encaixe fiscal.
 - 13.1. De facto, registou-se uma perda da receita de Imposto sobre Veículos (ISV) e também de Imposto Único de Circulação (IUC) e nem o abandono da política de prioridade à “defesa do meio ambiente” se mostrou eficaz para reverter essa quebra de receita, aliás já “verificada” em 2008.
 - 13.2. A nova fiscalidade ao “punir” os carros usados importados, veio penalizar, igualmente, um conjunto de actividades para além da compra e venda de usados, nomeadamente, Transitários, Transportadores, Gabinetes de Legalização de Veículos e outros.
14. Confrontados com este cenário negro, questionamos como pode o Governo prejudicar um sector que é considerado como um barómetro da economia nacional, pela importância de que se revestem os seus indicadores. Senão vejamos: segundo os dados do INE referentes ao ano de 2006, o sector compreende mais de 36.000 Empresas, empregando quase 132.000 efectivos e dispendo de um volume de negócio de cerca de 26.000 milhões de Euros. No sector automóvel o Emprego representa 2,7% do Emprego total e as suas Exportações representam 20% das Exportações de produtos em Portugal. Acresce, finalmente, que a Receita gerada pelo automóvel corresponde a mais de 20% da Receita Pública Total, o que identifica o sector automóvel como o maior contribuinte líquido do Estado.
15. Para compensar o sector automóvel, da situação crítica em que se encontra e permitir a sobrevivência das respectivas empresas e dos seus postos de trabalho, o Governo Português anunciou um conjunto de apoios financeiros ao sector automóvel no valor de 900 milhões de Euros, situação que, objectivamente, não contestamos.

16. Infelizmente, a área do Comércio e da Reparação Automóvel, foi relegada para segundo plano nesta estratégia de apoiar financeiramente o sector, tendo o Governo dirigido os apoios exclusivamente à Indústria da Produção e Montagem Automóvel e ao Fabrico de Componentes.
17. Assim, preterir o Comércio e a Reparação Automóvel, faz crer que a actividade do fabrico e montagem pode sobreviver sem que os segmentos das vendas e da reparação façam escoar e assistir o produto automóvel. Nada mais errado, pois basta olharmos por esse mundo fora, para todas as marcas de automóveis e assistirmos à agonia que vivem, com os stocks e os parques de viaturas a ficarem absolutamente a deitar por fora, conduzindo praticamente todas as empresas, quer do comércio, tanto em veículos novos como usados, quer do após-venda, para uma situação de desastre financeiro que, para além de outras consequências, fez disparar o desemprego para milhares e milhares de empresários e profissionais de todas essas unidades fabris, comerciais e de prestação de serviços, em todos os quadrantes do mundo.
18. A corroborar o nosso entendimento de que esta decisão do Executivo de aumentar a tributação sobre o automóvel constituiu um erro, permitimo-nos evidenciar palavras do ex-Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, Dr. João Amaral Tomaz, do actual Governo, ao admitir publicamente que esta terá sido mesmo a única medida fiscal errada, adoptada no contexto da actual crise.
19. Tendo em consideração o atrás exposto, a ANECRA, consciente das suas responsabilidades nacionais e sectoriais, inerentes ao seu honroso Estatuto de Pessoa Colectiva de Utilidade Pública e com a representatividade que lhe é concedida pelas cerca de 3.800 empresas (já chegaram a 4.200) que fazem parte do seu universo de associados, quer na área do Comércio de veículos novos e usados, quer da Reparação e da Manutenção Automóvel e quer do Após-venda, em geral, vem propor ao Governo e no seguimento de um aprofundado estudo de situação e diagnóstico deste sector em Portugal, as seguintes medidas:

A) Apoio Financeiro ao Retalho Automóvel.

- 1) Definir, à semelhança do que aconteceu para a área Industrial do Sector Automóvel, planos de apoio financeiro destinados ao sector do Retalho Automóvel, nas áreas do Comércio, da Reparação e da Manutenção e do Após-venda, em geral, porquanto são estes segmentos quem escoam o produto automóvel e asseguram a prestação de serviços após venda, fundamentais para a manutenção de um parque automóvel quantitativa e qualitativamente adequados e a manutenção de uma boa situação em termos de segurança rodoviária e de promoção de melhores níveis ambientais.

B) Fiscalidade Automóvel. É imperioso que o Governo, na primeira oportunidade em que tenha de proceder a nova Rectificação ao O.E., por sua iniciativa ou por iniciativa Parlamentar, tenha em conta o seguinte:



- 2) Não relegar para plano secundário a política de defesa do meio ambiente, pautando o sistema de fiscalidade automóvel, para visar a redução das emissões de CO₂ e regressando aos padrões vigentes no Orçamento do Estado para 2008.
- 3) Repor os níveis de taxas do ISV e do IUC, regressando aos benefícios fiscais, respeitantes à redução de emissões de partículas nos veículos diesel, limitados a 0,005 g/km ou menos.
- 4) Estimular mais fortemente a aquisição de veículos novos mais “amigos” do ambiente em termos fiscais, nomeadamente os eléctricos e os híbridos, reduzindo ainda mais as respectivas taxas de incidência.
- 5) Acabar com a dupla tributação, respeitante à incidência do IVA sobre o ISV.
- 6) Regressar ao Sistema de Abate de Veículos em Fim de Vida que vigorou até 2008, e repondo os limites de emissões para os 160 g/Km, proporcionando a entrada de veículos mais sofisticados e seguros.
- 7) Ainda no âmbito deste Programa, proporcionar valores mais apelativos, passando os incentivos dos 1000 euros para os 1250 euros para os veículos que tenham entre 10 e 14 anos; e de 1250 euros para os 1500 euros para os veículos com 15 ou mais anos.
- 8) Alargar o incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida, na compra de automóvel ligeiro usado que tenham menos de 5 anos e não unicamente novos.
- 9) Repor o processo de “importação” de viaturas usadas, para os níveis, regras e processos que vigoravam antes do Orçamento do Estado para 2009.
- 10) Suspender a cobrança do IUC nos veículos automóveis usados, enquanto se mantiverem em stock para venda nos comerciantes que tenham aderido ao regime de certificados digitais, no contexto, dos registos profissionais, dado que, actualmente, as empresas têm dificuldades acrescidas no escoamento destes stocks, sendo a situação particularmente grave nos comerciantes de veículos pesados usados.

C) Fiscalidade Geral.

- 11) Reduzir o IVA para os 17% de forma a estimular a venda de veículos, especialmente novos, tornando os preços mais competitivos, face aqueles que são praticados em Espanha.
- 12) Entregar ao Estado o IVA apenas após a boa cobrança junto dos clientes, para estimular a situação de tesouraria das empresas.



13) Suspender temporariamente o Pagamento Especial por Conta exigido às empresas.

D) Emprego e Formação Profissional.

14) À imagem do que acontece com as empresas industriais, nas empresas do retalho automóvel, com uma actividade muito reduzida devido à crise actual, fomentar a ocupação parcial dos colaboradores em acções de formação profissional de forma a qualificar a mão-de-obra.

E) Política de Combustíveis.

15) Fiscalizar a evolução dos preços dos combustíveis de forma mais efectiva, de modo a que os preços enviesados e inflacionados (práticas concertadas) não afectem os consumidores e toda a actividade económica, e dentro desta, as vendas de automóveis.

Lisboa, 20 de Março de 2009



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

ANEXO I

INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA DO SECTOR AUTOMÓVEL

ANEXO I

INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA DO SECTOR AUTOMÓVEL

QUADRO 1

VENDAS DE VEÍCULOS LIGEIROS DE PASSAGEIROS NA EUROPA

(Valores Provisórios)

PAISES	DEZ. 2007	DEZ. 2008	Tx.Var. (%)	JAN. A DEZ 2007	JAN. A DEZ 2008	Tx.Var. (%)
AUSTRIA	18.768	15.712	-16,3	298.182	293.697	-1,5
BELGICA	23.695	21.837	-7,8	524.798	535.947	2,1
DINAMARCA	13.838	8.395	-39,3	162.684	149.967	-7,8
FINLANDIA	2.097	4.474	113,4	125.617	139.647	11,2
FRANÇA	182.548	153.686	-15,8	2.064.543	2.050.282	-0,7
ALEMANHA	241.905	225.981	-6,6	3.148.163	3.090.040	-1,8
GRECIA	10.414	7.938	-23,8	279.794	267.242	-4,5
IRLANDA	493	188	-61,9	186.540	151.607	-18,7
ITALIA	162.223	140.656	-13,3	2.493.106	2.160.131	-13,4
LUXEMBURGO **	2.926	2.761	-5,6	51.332	52.359	2,0
HOLANDA	8.963	7.247	-19,1	505.538	499.980	-1,1
PORTUGAL	15.348	21.158	37,9	201.816	213.386	5,7
ESPANHA	144.441	72.377	-49,9	1.614.835	1.161.176	-28,1
SUECIA	30.750	17.156	-44,2	306.794	253.982	-17,2
REINO UNIDO	137.960	108.691	-21,2	2.404.007	2.131.795	-11,3
UNIÃO EUROPEIA (EU A 15)	996.369	808.257	-18,9	14.367.749	13.151.238	-8,5
ISLÂNDIA **	850	46	-94,6	15.942	9.033	-43,3
NORUEGA	9.222	7.819	-15,2	129.195	110.617	-14,4
SUIÇA **	22.683	23.026	1,5	284.688	287.489	1,0
EFTA	32.755	30.891	-5,7	429.825	407.139	-5,3
EU 15 + EFTA	1.029.124	839.148	-18,5	14.797.574	13.558.377	-8,4
BULGARIA	6.035	3.617	-40,1	43.521	45.143	3,7
REPUBLICA CHECA	10.551	10.304	-2,3	132.542	143.661	8,4
ESTONIA	1.812	985	-45,6	30.902	24.335	-21,3
HUNGRIA **	12.930	10.540	-18,5	171.661	155.909	-9,2
LETÓNIA	2.253	963	-57,3	32.497	19.192	-40,9
LITUANIA	1.760	1.029	-41,5	20.988	21.514	2,5
POLONIA **	26.677	29.654	11,2	292.376	319.965	9,4
ROMÉNIA	24.143	18.852	-21,9	312.532	285.489	-8,7
ESLOVAQUIA **	5.293	6.393	20,8	59.700	70.040	17,3
ESLOVÉNIA	4.319	3.161	-26,8	65.511	68.533	4,6
EU NOVOS MEMBROS	95.773	85.498	-10,7	1.162.230	1.153.781	-0,7

QUADRO 2

SECTOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL-VENDAS

	DEZEMBRO				ACUMULADO ATÉ DEZEMBRO			
	UNIDADES		DIFERENÇAS		UNIDADES		DIFERENÇAS	
	2007	2008	UNID.	%	2007	2008	UNID.	%
* LIGEIOS								
PASSAGEIROS	15.348	21.158	5.810	37,9	201.816	213.386	11.570	5,7
COMERCIAIS								
LIGEIOS	5.982	5.718	-264	-4,4	68.421	55.392	-13.029	-19,0
PESADOS								
MERCADORIAS	431	354	-77	-17,9	5.643	5.507	-136	-2,4
PESADOS								
PASSAGEIROS	50	35	-15	-30,0	726	749	23	3,2
TOTAL DE								
PESADOS	481	389	-92	-19,1	6.369	6.256	-113	-1,8
TOTAIS	21.811	27.265	5.454	25,0	276.606	275.034	-1.572	-0,6

FONTES: ANECRA

* INCLUI OS VEÍCULOS DE TODO O TERRENO

GRAFICO 1

EVOLUÇÃO DAS VENDAS EM PORTUGAL (em milhares)

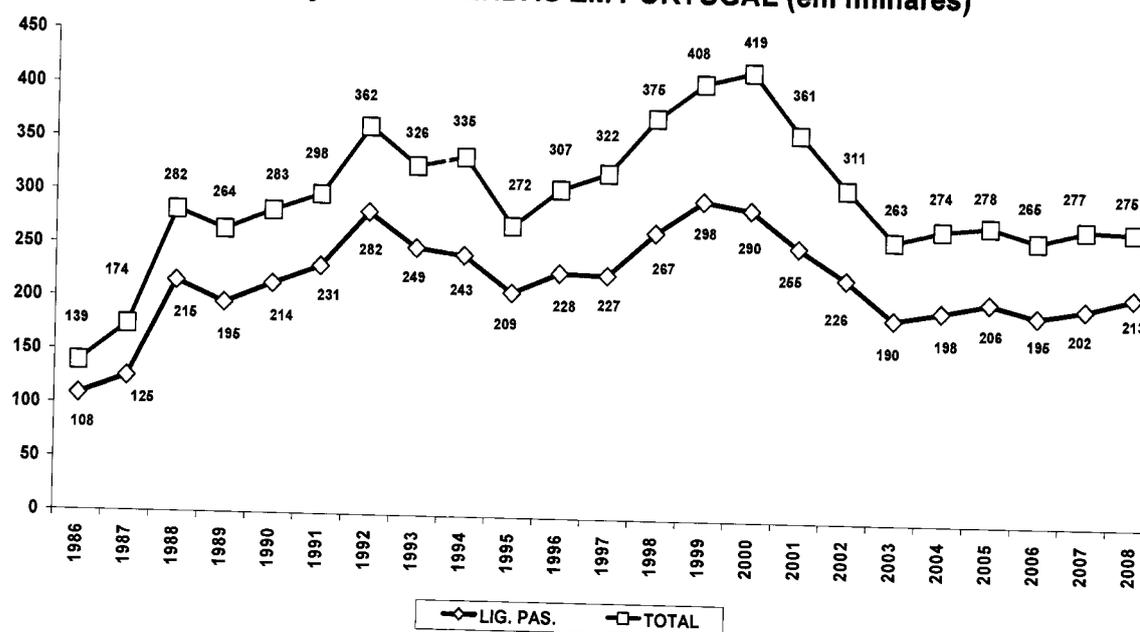


GRAFICO 2

VENDAS DE LIGEIOS DE PASSAGEIROS (Jan./Fevereiro)

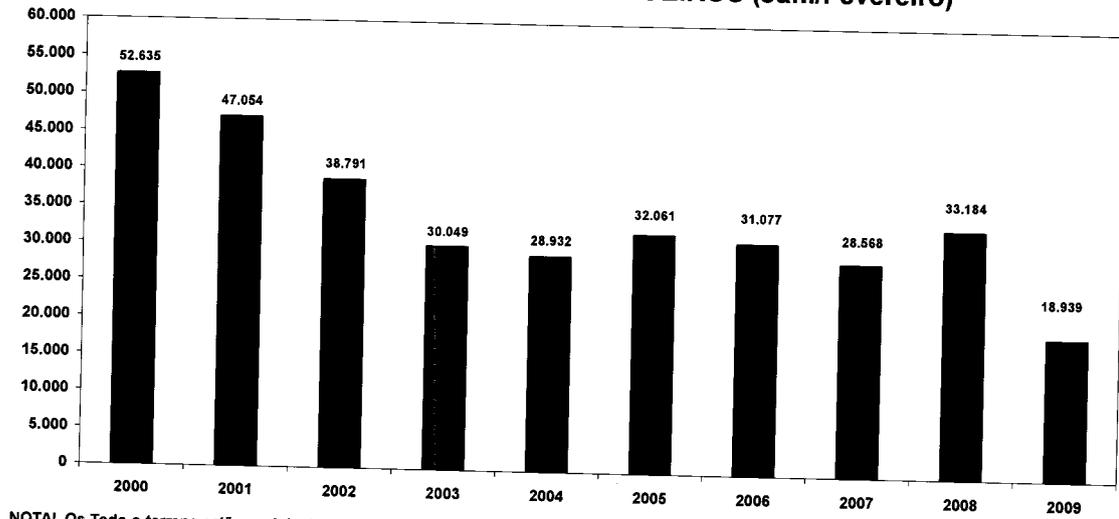


GRAFICO 3

VENDAS DE COMERCIAIS LIGEIOS (Jan./Fevereiro)

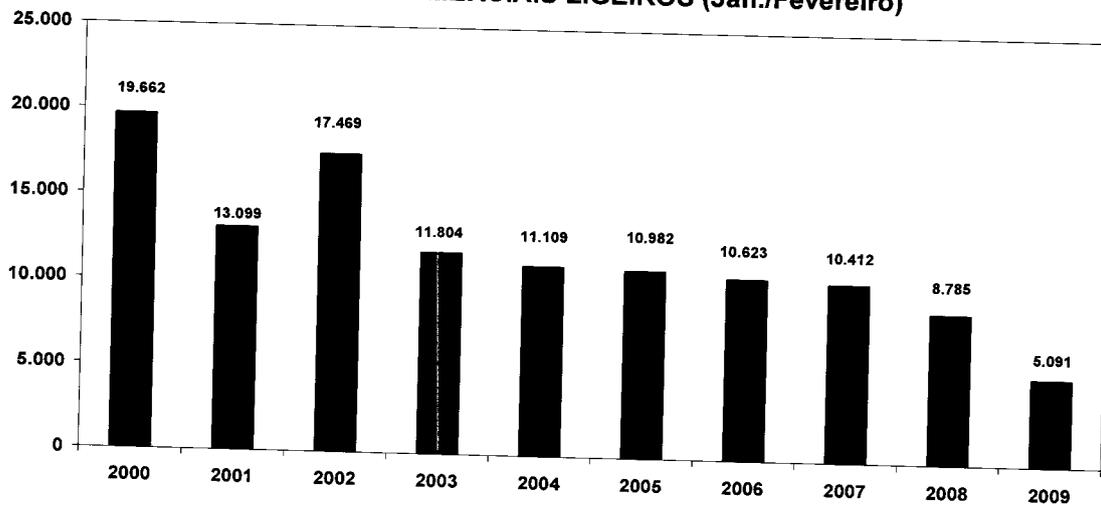


GRAFICO 4

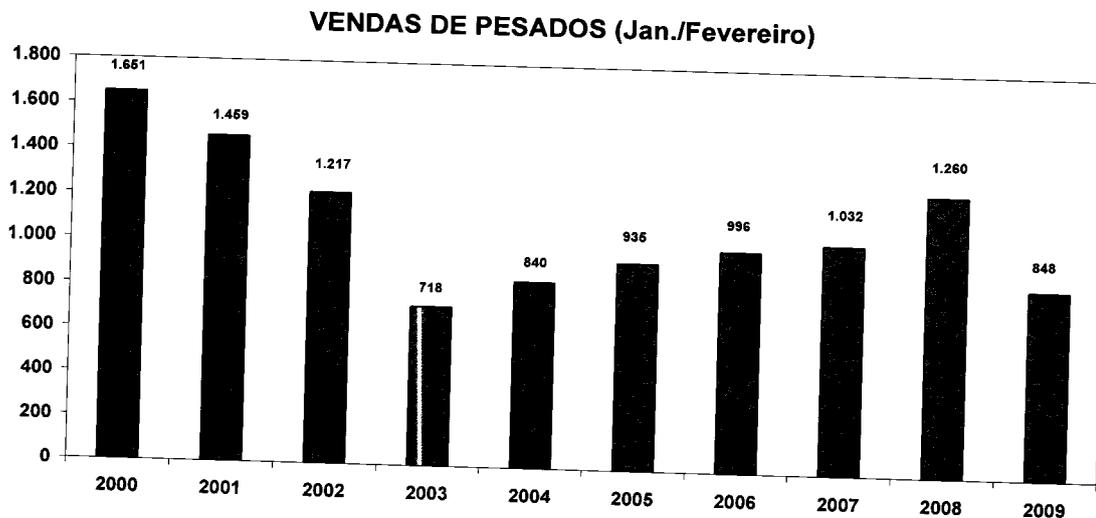


GRAFICO 5

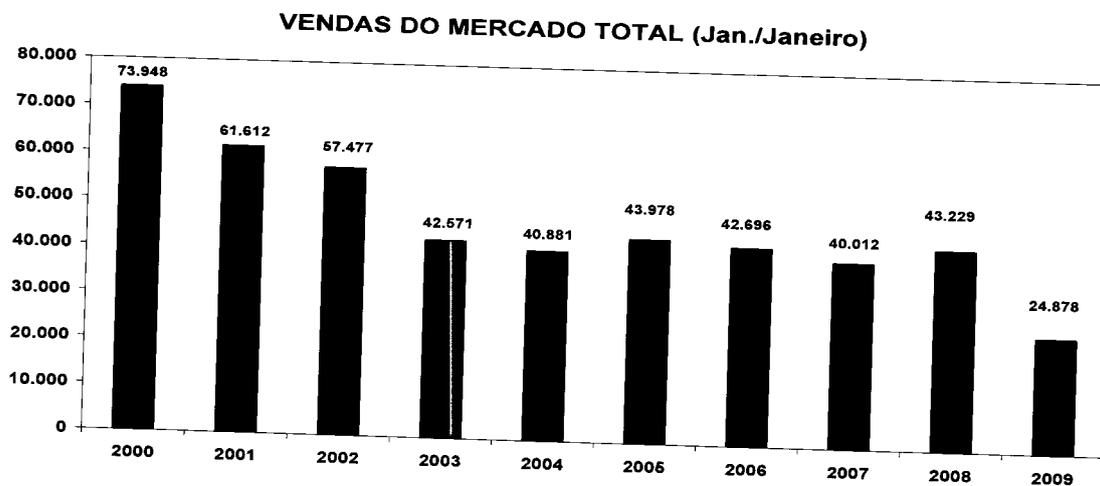
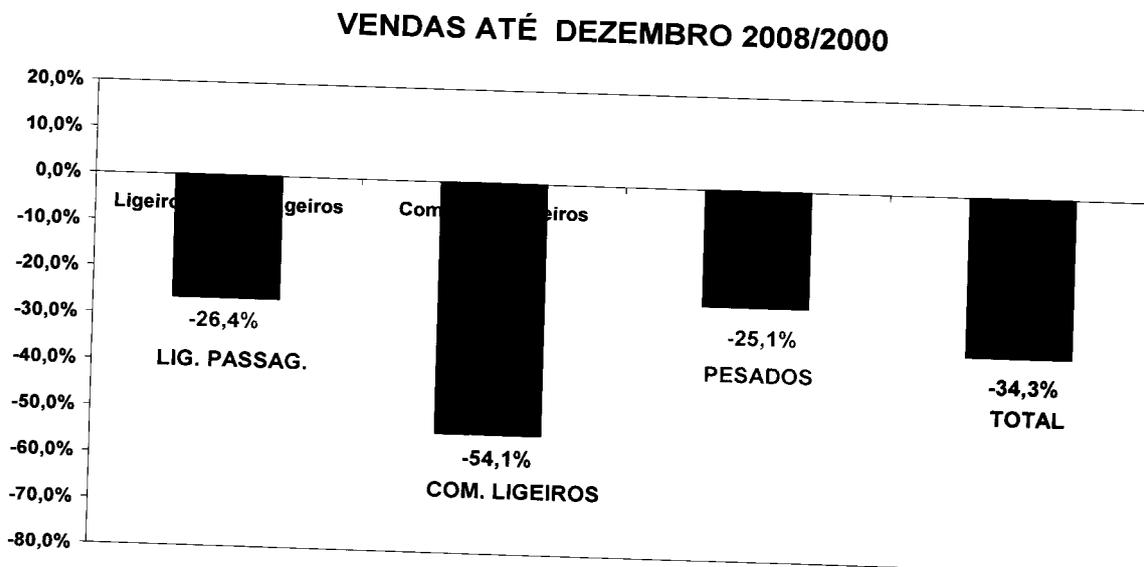


GRÁFICO 6





EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

ANEXO II

PRESS RELEASES DA DIRECÇÃO DA ANECRA

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

Em Fevereiro Sector Automóvel nacional regista maior queda mensal de sempre

Anunciada “oficialmente” uma queda de 42,5%

Depois de tratados os números informados pelas marcas, em Fevereiro, as vendas de automóveis de passageiros, apresentaram uma descida de 42,6% (menos 7.385 unidades) face a Fevereiro de 2008. Os Comerciais Ligeiros com um queda de 38,2% (menos 1.690 unidades), os Pesados de Mercadorias, com menos 43,8% (215 unidades) e os Pesados Passageiros com menos 35,1% (27 unidades), totalizando assim uma queda no Mercado Total de menos 9.317 unidades (-41,7%), que será uma das maiores quedas no mercado nacional para um só mês, em termos históricos.

Esta queda só não foi maior porque as Marcas apresentaram um inusitado volume de matriculas, nos últimos dois dias úteis. No penúltimo dia cerca de 1.330 carros e no último o “astronómico” volume de cerca de 4700 carros, para um só dia. Note-se que a média de todos os dias anteriores do mês, andou pelas 400 a 420 unidades matriculadas (mercado total).

Depois deste mês o acumulado já apresenta quedas de -42,9% nos ligeiros de passageiros e de -42,0% nos comerciais ligeiros o que dá no Mercado Total uma descida acumulada de -42,5%.

Estes valores compaginam uma perspectiva muito sombria para o resto do ano, no mercado Português, agora a acompanhar as descidas de todos os mercados mundiais. O prognóstico de descida de vendas feito pela Anecra, de 25%, irá decerto ser mensalmente “alterado” com estes prognósticos de vendas tão maus, e a continuar assim o mercado está a comportar-se de forma imprevisível, mas não se augura nada de positivo.

A ANECRA CONTINUA A EXORTAR O GOVERNO, LOGO QUE TENHA QUE VOLTAR A RECTIFICAR O ORÇAMENTO DE ESTADO, A REGREDIR NOS VIOLENTOS AUMENTOS DA FISCALIDADE AUTOMÓVEL E DEMAIS ALTERAÇÕES A QUE PROCEDEU, SEM O QUE EM NADA AJUDARÁ A UMA MELHORIA DAS VENDAS DE AUTOMÓVEIS.

António Ferreira Nunes
Presidente da Direcção

Lisboa, 4 de Março 2009

MERCADO AUTOMÓVEL EM QUEDA LIVRE

“Foram SÓ menos 42,5% ???”

A ANECRA tinha feito, no dia 26.02.09, uma projecção provisória para o mês de Fevereiro, de menos cerca de 55 a 60% nas vendas de veículos, mercado total, comparando Fevereiro de 2009, com Fevereiro de 2008.

Esta análise tinha por base as vendas “divulgadas” nos primeiros 17 dias úteis de Fevereiro, (de 1 a 25 Fevereiro) e que eram de UMA MÉDIA DIÁRIA DE MATRICULAS de cerca de 300 automóveis ligeiros de passageiros, 115 de ligeiros comerciais e de 400 a 420 no mercado total. As contas davam um resultado que a dois dias úteis do fim do mês, apontava para uma queda de 67%, mas contando-se com o habitual afluxo de matriculas nos últimos dois dias úteis do mês, projectava-se que a queda se fixaria entre os 55 e os 60%.

Só que, estranhamente, as marcas de maior volume do ranking decidiram matricular viaturas de uma forma absolutamente inusitada e desproporcionada. No penúltimo dia útil, cerca de 1350 e no último dia útil o volume de matrículas atingiu cerca de 4700 unidades. Neste último dia matriculou-se 10 vezes mais do que a média de todos os outros dias úteis de Fevereiro. Quem pode acreditar nestes números? Ainda que se considerem algumas vendas a Rent A Car e confluência de alguns “Abates de Viaturas Fim de Vida” percebe-se uma enorme imparidade. Por outro lado até foi anunciada uma redução de matrículas por parte das Alfândegas devido a dificuldades de funcionamento. !!!

Então nos períodos que se seguirão, algumas marcas, poderão ter de fazer “reexportações”, ou venderão volumes excepcionais de carros através de políticas de “semi-novos”, para além de outros expedientes. E as respectivas redes de Concessionários irão esforçar-se por colocar neste, já por si exíguo mercado, uma enorme quantidade de carros matriculados no mês anterior, com preços compagináveis à situação. Ou seja. Sempre “Em Campanha”.

Dizer-se que estes procedimentos são “NORMAIS”, por parte das principais marcas, são afirmações “forçadas”, excessivas, nas quais ninguém acredita.

Então neste ambiente de crise profunda, a quem interessa “que se iludam” os números de vendas de automóveis? É perceptível que a ninguém, porque estamos a anunciar um volume de vendas a “consumidor final” que não corresponde à realidade. Depois também ficarão “iludidos” os números de receitas fiscais e por aí fora. Só se pode perdoar, por evidenciar um estilo de procedimentos, MUITO À PORTUGUESA...!!!

De qualquer forma, as vendas de viaturas em Fevereiro, na análise do signatário, caíram cerca de 55 a 60% e nunca tão só 42,5%.

António Ferreira Nunes
Presidente da Direcção

Lisboa, 4 de Março de 2009