



Audição:

Grupo de Trabalho
Sector Automóvel da A.R.

08 Maio 2014

Vendas automóveis Abril 2014 Vs anos anteriores

Vendas Veículos	2008	2010	2011	2013	2014
Ligeiros Passageiros	73.678	69.978	59.995	32.204	46.269
Comerciais Ligeiros	18.737	13.778	11.507	4.704	7.816
Total Ligeiros	92.415	83.756	71.502	36.908	54.085
Pesados Mercadorias	2.079	979	1.241	587	857
Pesados Passageiros	358	192	167	101	101
Total Pesados	2.437	1.171	1.408	688	958
Total Mercado	94.852	84.927	72.910	37.596	55.043

Vendas automóveis em Abril 2014 Vs anos anteriores %

Vendas	2014/2013	2014/2011	2014/2010	2014/2008
Ligeiros Passageiros	44%	-23%	-34%	-37%
Comerciais Ligeiros	66%	-32%	-43%	-58%
Total Ligeiros	47%	-24%	-35%	-41%
Pesados Mercadorias	46%	-31%	-12%	-59%
Pesados Passageiros	0%	-40%	-47%	-72%
Total Pesados	39%	-32%	-18%	-61%
Total Mercado	46%	-25%	-35%	-42%

Vendas de automóveis passageiros até Abril 014

Marca	2013	2014	%	share	2010
Renault	3.207	5.268	64,9	11,4	
Peugeot	2.824	4.282	51,6	9,3	
Volkswagen	3.227	4.121	27,7	8,9	
BMW	2.542	3.784	48,9	8,2	4,5
Mercedes	2.340	3.468	48,2	7,5	4
Opel	2.156	2.727	26,5	5,9	
Audi	2.057	2.610	26,9	5,6	4
Citroen	1.431	2.410	68,4	5,2	
TOTAL	32.204	46.269	43,7		12,5

Portugal é um país de ricos (...), onde 21,3% dos automóveis vendidos são BMW, Mercedes ou Audi, quase o dobro de 2010

Recomendações da A.R. ao Governo

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*.

Diário da República, 1.ª série—N.º 151—7 de agosto de 2013

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 128/2013

Recomenda ao Governo o estudo e a adoção de medidas urgentes de apoio e sustentabilidade para o sector automóvel nacional

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

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 em prol deste sector até agora?
Que se saiba nada, ou pior, pois foi liberalizado o acesso à actividade.

Principais problemas (Reboques)

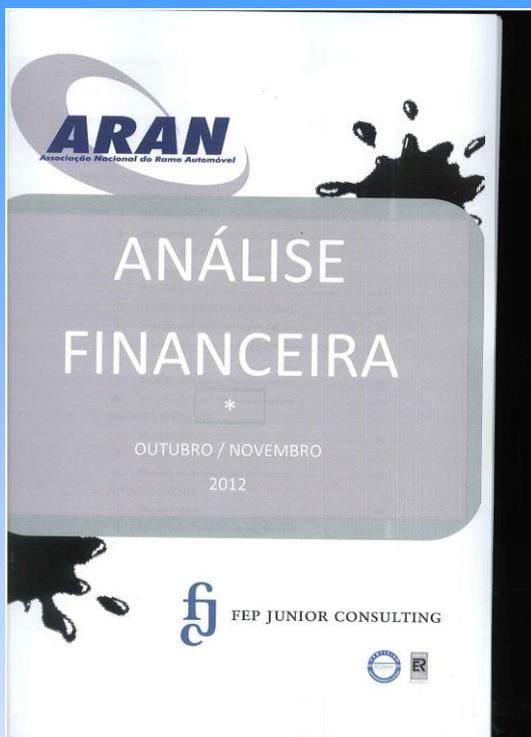
- Portaria 983/2007 (LIC, dos tempos de condução e repouso)
- Fiscalização pela AdC das tarifas, que são impostas directa ou indirectamente
- Obrigatoriedade da utilização de GPS por algumas Assistências, que assim controlam os Rebocadores
- Livre acesso à actividade (Dec. Lei 193/2001 alterado por Dec. Lei 25/2014 de 14/02)

Seria necessário averiguar por quem de direito, se as tarifas são feitas de livre vontade pelos rebocadores. É tal o desespero, que alguns empresários já se oferecem para fazer serviços “a qualquer preço”.

E quanto à distribuição de serviços e sua facturação por algumas companhias via GPS ?

Qual o papel da AdC ?

Valores médios do estudo



Número de viaturas	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 €
Peso do gasóleo	42,06 %

Notas:

Rácio motorista/viatura

Peso do gasóleo

- Será que vão ter de ser os rebocadores a liquidar as coimas por desrespeito aos tempos de condução e repouso ?
- Continuarão a ser controlados por GPS e a pagar o sistema ?
- Vamos encomendar novo estudo com base nas tabelas agora praticadas e entrega-lo à ASAE e AdC, com cópia a este Grupo

Não é porém assim, como é bom de ver, dado que naquela resolução se prevê a necessidade de alteração e adaptação das regras legais aplicáveis a este subsector de actividade, tendo sempre em atenção o facto de ser esta uma actividade de relevante interesse público.

Característica esta que deveria ter sido consagrada aquando da alteração a este diploma legal.

Face ao exposto, não podemos deixar de solicitar o seguinte esclarecimento: Encontra-se o Governo em fase de estudo da necessidade de adaptação das demais regras legais em vigor ao momento aplicáveis a este subsector de actividade?

Resposta da ARAN à A.R.

1. No respeitante à Resolução da Assembleia da República n.º 118/2012, foi efectivamente publicado o Decreto-Lei n.º 25/2014, de 14 de Fevereiro, que procedeu a alterações ao regime de acesso e exercício da actividade de prestação de serviços através de veículos pronto-socorro republicando o Decreto-Lei n.º 193/2001, de 26 de Junho.

Da resposta apresentada pelo Governo, parece resultar que as alterações àquele diploma legal vieram resolver e sanar todos os problemas com que os empresários do sector se debatiam. Aliás, parece resultar da resposta apresentada pelo Governo, que mediante a alteração àquele diploma legal se deu cumprimento à identificada resolução da AR.

Resumindo:

Qualquer um pode aceder à actividade de rebocador!

- Questiona-se: E a formação? E a segurança rodoviária?
- O que pensa o Governo fazer ?

Diário da República, 1.ª série—N.º 151—7 de agosto de 2013

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 128/2013

**Recomenda ao Governo o estudo e a adoção
de medidas urgentes de apoio
e sustentabilidade para o sector automóvel nacional**

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

- Passividade das autoridades, seja do Governo seja de inspecção. São fiscalizados as empresas legais e não as 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.
- 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%.
- Óleos, filtros e baterias vendidos nos supermercados.
- Os Resíduos para onde vão? Os óleos para a sarjeta ou sanita?

- Nos últimos anos anos terão encerrado mais de metade 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.
- Onde está a fiscalização das autoridades? Fiscalizando as empresas legais (operação parafuso) os ilegais ficam em vantagem.

Principais problemas do Sector das Vendas

- 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 com estruturas muito pesadas, criadas para um mercado muito superior e sem possibilidades financeiras para as adequarem à actualidade

1. Financiamento
2. Intervenção das Entidades de Fiscalização do Estado
3. Programa de incentivos ao abate
4. Intervenção célere das entidades reguladoras, AdC e ISP
5. Criação de um grupo de trabalho para a fiscalidade na venda
 - Alargamento do prazo para registo pelos comerciantes
 - Simplifique e reveja os emolumentos para o registo
 - Possibilidade da suspensão do IUC a quando da revenda
 - Depósito dos documentos no IMT e suspensão do IUC
 - Isenção do IUC até 2 semestres
 - Suspensão do IUC
 - Baixa do ISV para os veículos dos segmentos A e B e comerciais
 - Reformulação do normativo ambiental e sanções em função da empresa

Alargamento das metas de recolha obrigatória dos resíduos

Simplificação dos formulários associados à legislação ambiental

Sujeite as grandes superfícies às regras da legislação ambiental

6. Realize uma avaliação dos problemas expostos pelas associações
7. Promova a adopção de boas práticas entre vendedores e consumidores
8. Apoio ao investimento nomeadamente à indústria nacional de carroçarias
9. Próximo apoio comunitário
10. Apoio através da iniciativa PME Líder

Resposta da ARAN à A.R.

No que se reporta ao esclarecimento do Ministério das Finanças, vertido no ponto 8, ocorrenos antes de mais o seguinte, de facto, o Protocolo referenciado tem vindo a sê-lo por parte de algumas entidades, nomeadamente a Autoridade da Concorrência (AdC), no sentido de tentar justificar a actuação e comportamento de mercado de algumas Companhias Seguradoras.

Porém, o que nos parece e é elementar é o seguinte: Qual o efeito ou efeitos práticos na relação entre as Companhias Seguradoras e as oficinas de reparação de automóveis do apontado Protocolo?

Não se pretende através da referência ao identificado Protocolo “florear” uma realidade que como se sabe e é relatado pelas oficinas reparadoras de automóveis é “negra” e tem vindo nos últimos tempos a agravar-se?

A conflitualidade entre os dois sectores diminuiu após a celebração do identificado Protocolo, ou pelo contrário, ter-se-á agravado?

A Autoridade da Concorrência no âmbito das suas atribuições tem vindo a seguir de forma próxima e efectiva um conjunto de questões que a ARAN lhe fez chegar de forma a apurar todos os elementos necessários a uma análise aprofundada das mesmas. Ora, assim sendo, a que conclusões chegou ou tem vindo a chegar a AdC?

É que a ARAN, continua a aguardar por uma resposta a um conjunto de questões levantadas na sequência de uma resposta apresentada sobre esta matéria por aquela Autoridade.

Por outro lado, acresce que, ao momento a ASAE – Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, tem competências (exclusivas) no âmbito das práticas restritivas do comércio, de modo que, pensamos também que nesta matéria poderá vir a prestar um contributo positivo na resolução de muitos problemas relatados entre as Companhias Seguradoras e as oficinas reparadoras de automóveis.

3. Reportando-nos à matéria de tributação automóvel e, atentas as posições da ARAN que são do conhecimento do Governo, consideramos essencial a análise e redução do IUC e ISV, em especial em veículos dos segmentos mais baixos.

Além disso, e a exemplo de outros países, seria importante criar regulamentação no sentido de possibilitar aos proprietários de veículos automóveis que impossibilitados de neles circular ou pretendessem não o fazer durante determinado período de tempo (no mínimo um ano), a entrega dos documentos junto do IMT, I.P. ou outras entidades que se viessem a reputar-se para o efeito competentes, desonerando assim o proprietário do pagamento do IUC. Esta medida apresenta carácter relevante, entre outros, atendendo ao facto de Portugal ser um país com forte tradição de emigração.

Resposta da ARAN à A.R.

4. Quanto às medidas de reforço de financiamento à economia anotamos a bondade dos vários projectos enunciados, sendo no entanto necessária, uma simplificação burocrática, bem como, a redução do tempo associado à análise dos mesmos, que tantas vezes inviabiliza a subsistência das empresas com necessidade de recurso aos mesmos.

5. Notamos também a bondade do exposto no ponto 16 dos esclarecimentos apresentados, sendo que, pensamos mesmo ser possível ir mais além, dotando-se o CASA de melhores condições para a resolução de conflitos, nomeadamente os existentes entre as oficinas reparadoras de automóveis e as Companhias Seguradoras.

Soluções:

CASA – Constituição da Comissão (ver ponto 7) de código de boas práticas

Propostas para actuação do Governo no Incremento e ajuda ao sector das carroçarias



A fabricação de autocarros em Portugal é desfavorecida na liquidação do IVA à cabeça na ordem dos 50.000 € por viatura, conquanto quando se trata de importações o IVA é liquidado no nosso País parcelarmente

Muito Obrigado pela V. atenção