



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

**AUDIÊNCIA
COM O GT SECTOR AUTOMÓVEL DA
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS**

10 de Fevereiro de 2015

**AUDIÊNCIA
COM O GT - SECTOR AUTOMÓVEL DA
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS
DA
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

10 de Fevereiro de 2015

AGENDA

1. Apresentação da situação do Sector Automóvel em Portugal referente a 2014.
2. Balanço relativo à implementação da Resolução da Assembleia da República N° 128/2013 de 7 de Agosto de 2013.
3. Luta contra a Economia Paralela na Reparação e Manutenção Automóvel.
 - 3.1 Acções desencadeadas pela ANECRA com o apoio das Entidades Fiscalizadoras.
 - 3.2. Novas Propostas Prioritárias da ANECRA.
4. Medidas respeitantes ao Sector Automóvel incluídas no Orçamento do Estado para 2015 e na Lei N° 82-D/2014 relativa à Reforma da Fiscalidade Ambiental.
5. Novas Regras da Circulação Automóvel em Lisboa.
6. Portal do Automóvel.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

**ANÁLISE SINTÉTICA
DA
SITUAÇÃO DO SETOR AUTOMÓVEL
EM PORTUGAL**

Dezembro de 2014

MERCADO AUTOMÓVEL EM PORTUGAL EM 2014

Em 2014 o Mercado Automóvel em Portugal cresceu 36,1%, face ao ano de 2013, traduzindo-se em 172.390 veículos vendidos. Todavia, apesar do crescimento registado face a 2013, o mercado encontra-se abaixo dos níveis de 2011 e de anos anteriores, sendo de assinalar que o volume de vendas verificado em 2012 foi anormalmente baixo, ou seja, 113.435 veículos.

O cenário macroeconómico e as medidas de austeridade impostas pelo Governo contribuíram de forma decisiva para este desfecho.

Para os dirigentes da ANECRA, o Setor Automóvel em Portugal atravessa uma situação difícil, em consequência da considerável diminuição do rendimento disponível das famílias, da elevada taxa de desemprego, do fraco Índice de Confianças dos Consumidores e do crescimento da carga fiscal incidente sobre o automóvel, fatores que originam significativos efeitos recessivos no consumo e no investimento.

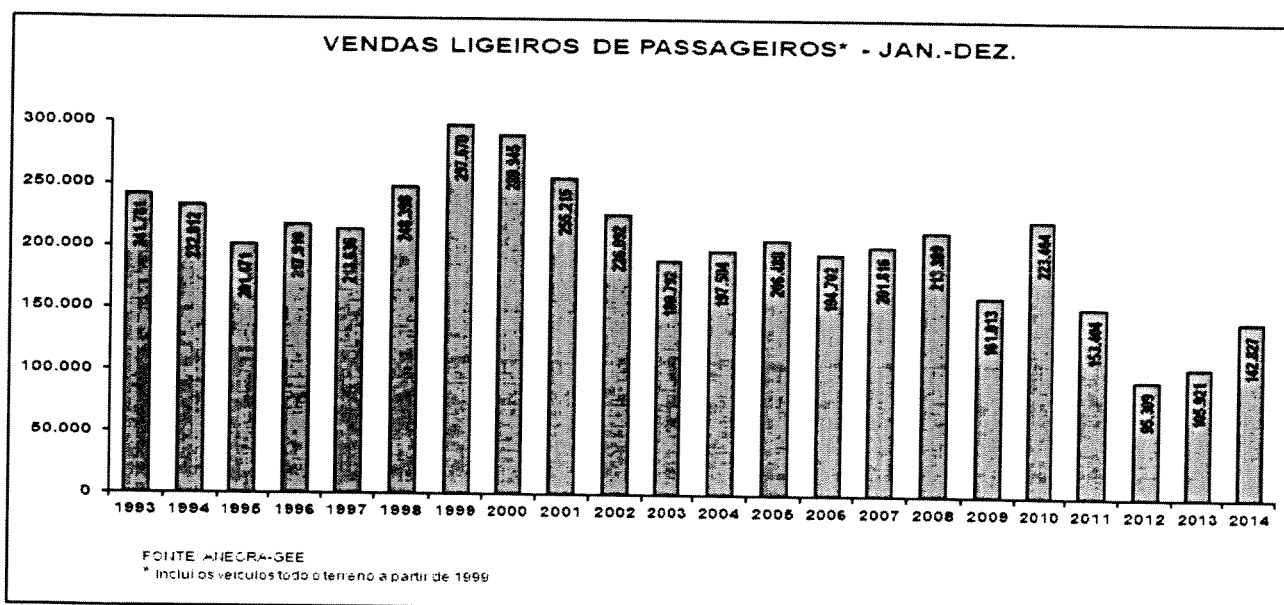
SETOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS EM 2014

	DEZEMBRO				JANEIRO - DEZEMBRO			
	UNIDADES		DIFERENÇAS		UNIDADES		DIFERENÇAS	
	2013	2014	UNID.	%	2013	2014	UNID.	%
* LIGEIOS PASSAGEIROS	8.634	11.905	3.271	37,9	105.921	142.827	36.906	34,8
COMERCIAIS LIGEIOS	3.670	3.726	56	1,5	18.202	26.199	7.997	43,9
PESADOS MERCADORIAS	517	407	-110	-21,3	2.392	3.126	734	30,7
PESADOS PASSAGEIROS	14	19	5	35,7	174	238	64	36,8
TOTAL DE PESADOS	531	426	-105	-19,8	2.566	3.364	798	31,1
TOTAIS	12.835	16.057	3.222	25,1	126.689	172.390	45.701	36,1

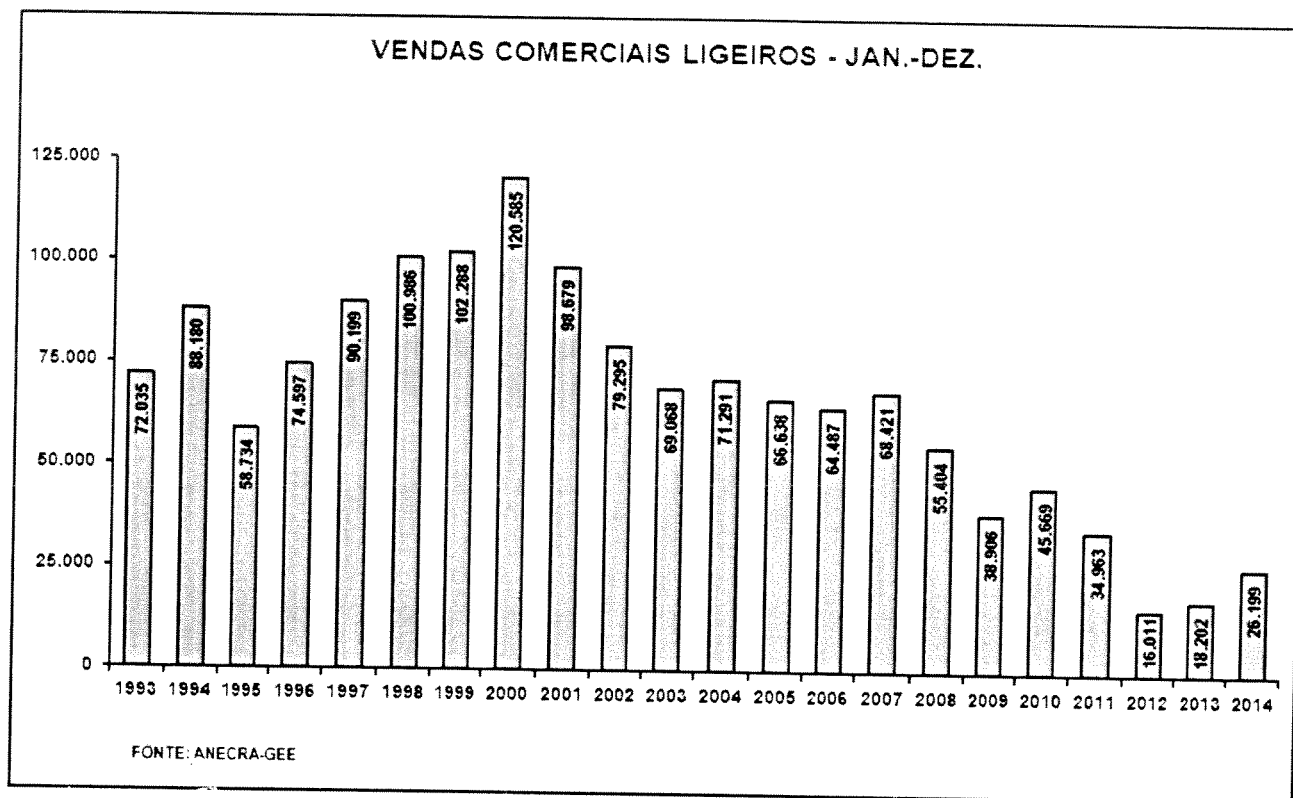
Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

* Inclui os veículos de todo o terreno

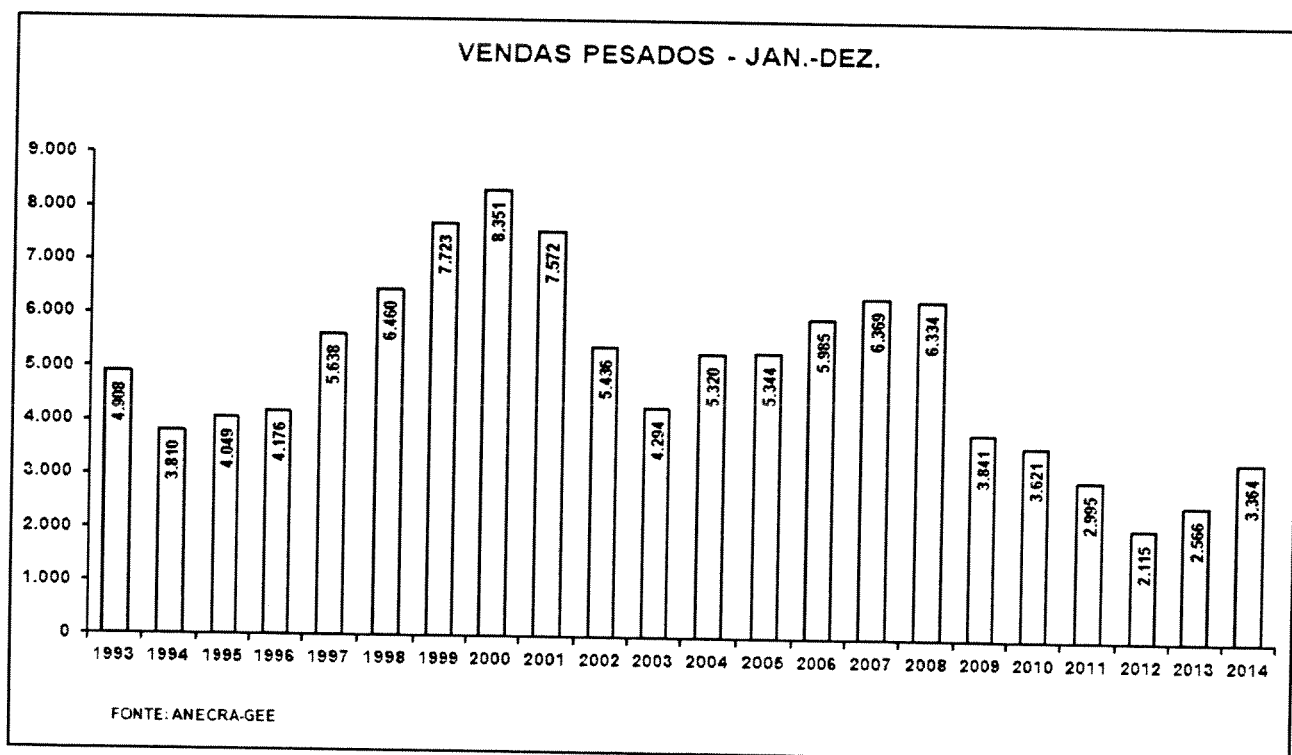
- Ligeiros de Passageiros:** 142.827 unidades vendidas, equivalendo a um crescimento de 34,8% (+36.906 unidades), face a igual período do ano anterior.



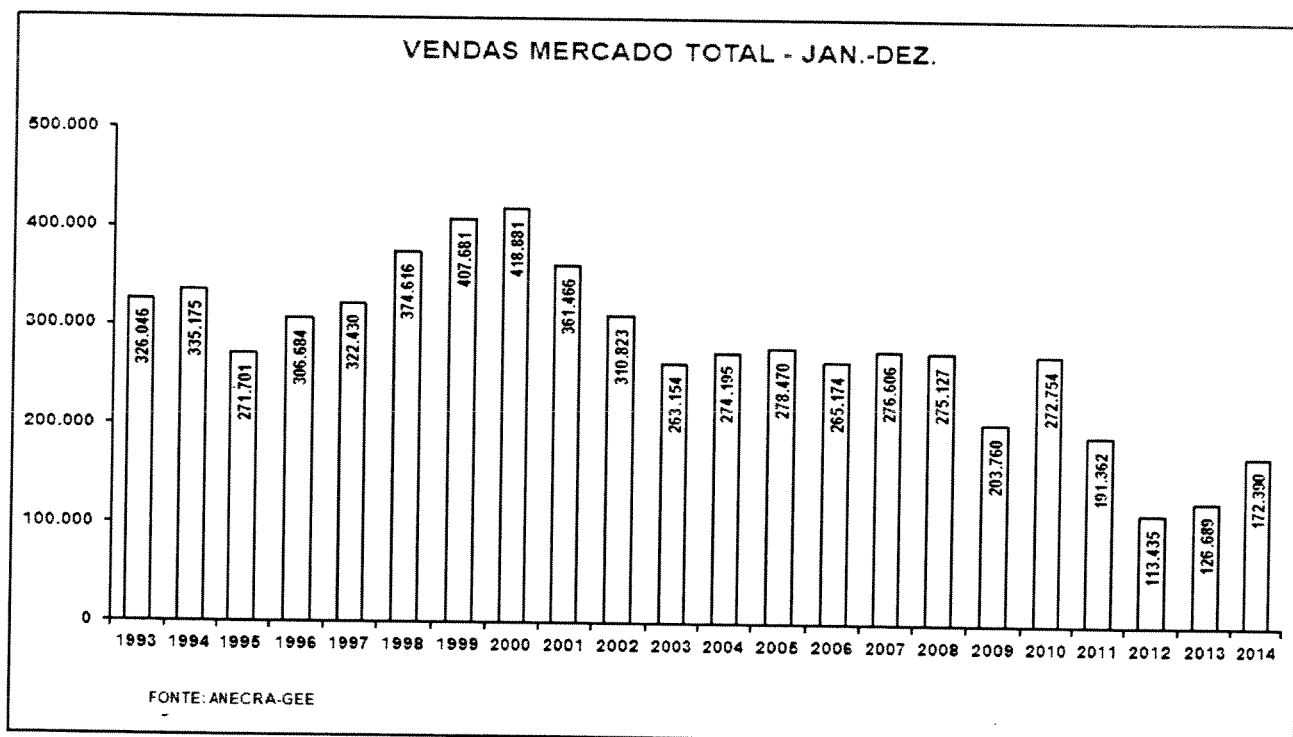
2. **Comerciais Ligeiros:** 26.199 veículos vendidos, ou seja, mais 7.997 unidades comercializadas face ao ano antecedente (+43.9%). Note-se que estamos perante veículos que se assumem como bens de equipamento/trabalho.



3. **Pesados:** 3.364 veículos transacionados, mais 798 unidades face ao ano de 2013, correspondendo a um crescimento de 31,1%.



4. **Mercado Total:** verificou-se uma subida de 36,1%, face ao período homólogo do ano anterior, totalizando 172.390 viaturas comercializadas. Assim, no ano de 2014 venderam-se mais 45.701 veículos em Portugal, em comparação com o ano anterior.



SETOR AUTOMÓVEL / PORTUGAL - VENDAS

	JANEIRO - DEZEMBRO						
	Unidades vendidas em 2014	Valor médio de vendas: 1993 a 2014	Índice comparativo de vendas face ao valor médio das vendas no período de 1993 a 2014		Valor médio de vendas de 2005 a 2014	Índice comparativo de vendas face ao valor médio das vendas no período de 2005 a 2014	
			Abs.	(%)		Abs.	(%)
* LIGEIOS PASSAGEIROS	142.827	205.034	-62.207	-30,3	169.833	-27.006	-15,9
COMERCIAIS LIGEIOS	26.199	66.402	-40.203	-60,5	43.490	-17.291	-39,8
TOTAL DE PESADOS	3.364	5.012	-1.648	-32,9	4.253	-889	-20,9
TOTAIS	172.390	279.483	-107.093	-38,3	217.577	-45.187	-20,8

Fonte: Gabinete de Estudos Económicos da ANECRA

VENDAS DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS EM PORTUGAL 1970 - 2014

Anos	ALP *	T.T.	Total ALP/TT	Com. Ligeiros **	Total Ligeiros	Pesados Merc.	Pesados Passag.	Total Pesados	Total
1970	61.601		61.601	7.574	69.175	2.864	324	3.188	72.363
1971	73.587		73.587	7.129	80.716	2.635	389	3.024	83.740
1972	83.462		83.462	7.758	91.220	2.812	404	3.216	94.436
1973	88.723		88.723	8.061	96.784	3.530	545	4.075	100.859
1974	93.522		93.522	8.285	101.807	3.669	395	4.064	105.871
1975	76.667		76.667	8.494	85.161	2.754	405	3.159	88.320
1976	79.077		79.077	12.756	91.833	3.183	645	3.828	95.661
1977	69.937		69.937	21.195	91.132	5.321	594	5.915	97.047
1978	44.676		44.676	19.569	64.245	7.522	609	8.131	72.376
1979	45.498		45.498	24.361	69.859	6.872	662	7.534	77.393
1980	50.579		50.579	37.044	87.623	8.020	703	8.723	96.346
1981	70.616		70.616	41.974	112.590	9.222	828	10.050	122.640
1982	73.751		73.751	39.023	112.774	8.188	871	9.059	121.833
1983	76.715	1.758	78.473	24.462	102.935	5.546	570	6.116	109.051
1984	74.970	1.410	76.380	16.971	93.351	3.683	543	4.226	97.577
1985	91.958	1.055	93.013	18.540	111.553	3.273	294	3.567	115.120
1986	107.255	1.216	108.471	26.180	134.651	4.239	301	4.540	139.191
1987	123.698	1.717	125.415	40.961	166.376	7.436	403	7.839	174.215
1988	212.957	2.399	215.356	57.737	273.093	8.788	372	9.160	282.253
1989	192.560	2.781	195.341	60.004	255.345	8.548	433	8.981	264.326
1990	210.047	3.672	213.719	61.004	274.723	7.316	567	7.883	282.606
1991	225.652	5.052	230.704	60.274	290.978	6.730	431	7.161	298.139
1992	275.790	6.314	282.104	73.109	355.213	6.510	379	6.889	362.102
1993	241.781	7.322	249.103	72.035	321.138	4.526	382	4.908	326.046
1994	232.912	10.273	243.185	88.180	331.365	3.458	352	3.810	335.175
1995	201.471	7.447	208.918	58.734	267.652	3.651	398	4.049	271.701
1996	217.910	10.001	227.911	74.597	302.508	3.869	357	4.226	306.734
1997	213.636	12.957	226.593	90.199	316.792	5.145	493	5.638	322.430
1998	248.398	18.772	267.170	100.986	368.156	5.759	703	6.462	374.618
1999	272.883	24.787	297.670	102.285	399.955	7.072	652	7.724	407.679
2000	263.381	32.109	295.490	115.040	410.530	7.424	927	8.351	418.881
2001	253.630	6.686	260.316	93.578	353.894	6.698	874	7.572	361.466
2002	225.494	3.080	228.574	76.813	305.387	4.742	694	5.436	310.823
2003	189.148	3.160	192.308	66.552	258.860	3.736	558	4.294	263.154
2004	196.697	3.544	200.241	68.634	268.875	4.679	641	5.320	274.195
2005	201.866	4.622	206.488	66.638	273.126	4.616	728	5.344	278.470
2006	189.746	4.956	194.702	64.487	259.189	5.406	579	5.985	265.174
2007	195.296	6.520	201.816	68.421	270.237	5.644	725	6.369	276.606
2008	208.717	4.672	213.389	55.404	268.793	5.536	798	6.334	275.127
2009	160.996		160.996	38.890	199.886	3.167	629	3.796	203.682
2010	223.464		223.464	45.669	269.133	3.130	491	3.621	272.754
2011	153.433		153.433	34.888	188.321	2.664	331	2.995	191.316
2012	95.309		95.309	16.011	111.320	1.892	223	2.115	113.435
2013	105.921		105.921	18.202	124.123	2.392	174	2.566	126.689
2014	142.827		142.827	26.199	169.026	3.126	238	3.364	172.390

* Inclui desde 2000 Monovolumes com mais de 2300kg

** Foram retirados desde 2000 os Monovolumes com mais de 2300kg.

Fonte: ANECRA

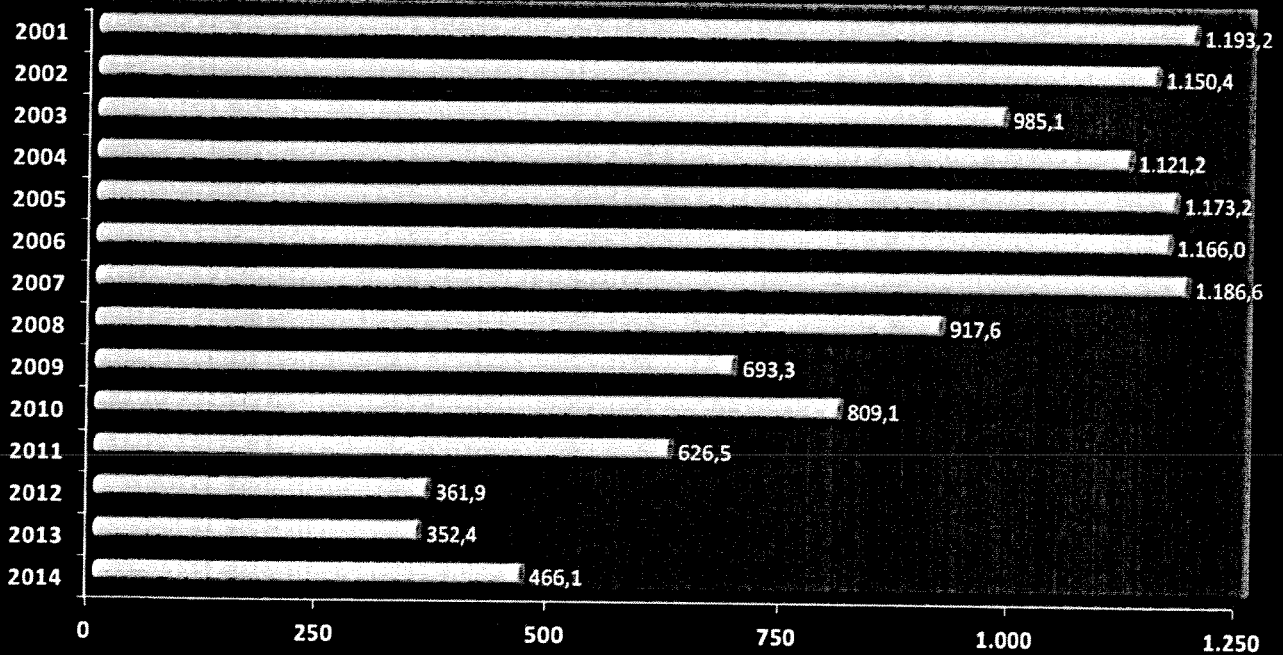
FISCALIDADE AUTOMÓVEL EM 2014

RECEITA DE IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS (ISV) EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL												ACUMULADA											
	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12	2014	Var.% 14/13	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12	2014	Var.% 14/13		
Janeiro	91,5	56,1	-38,7	89,7	59,9	49,7	-44,6	24,1	-51,5	31,3	29,9	91,5	56,1	-38,7	89,7	59,9	49,7	-44,6	24,2	-51,3	31,3	29,3		
Fevereiro	40,5	60,0	48,1	47,1	-21,5	25,6	-45,6	25,6	0,0	35,1	37,1	132,0	116,1	-12,0	136,8	17,8	75,3	-45,0	49,8	-33,9	66,4	33,3		
Março	45,0	64,7	43,8	56,0	-13,4	25,9	-53,8	24,8	-4,2	35,2	41,9	177,0	180,8	2,1	192,8	6,6	101,2	-47,5	74,6	-26,3	101,6	36,2		
Abril	53,0	88,3	66,6	66,9	-24,2	33,8	-49,5	29,9	-11,5	45,6	52,5	230,0	269,1	17,0	259,7	-3,5	135,0	-48,0	104,5	-22,6	147,2	40,9		
Maió	53,6	68,8	28,4	54,6	-20,6	29,4	-46,2	27,2	-7,5	39,3	44,5	283,6	337,9	19,1	314,3	-7,0	164,4	-47,7	131,7	-19,9	186,5	41,6		
Junho	58,3	76,2	30,7	55,7	-26,9	35,3	-36,6	32,2	-8,8	43,9	36,3	341,9	414,1	21,1	370,0	-10,6	199,7	-46,0	163,9	-17,9	230,4	40,6		
Julho	68,0	93,0	36,8	57,2	-38,5	33,8	-40,9	36,9	9,2	47,5	28,7	409,9	507,1	23,7	427,2	-15,8	233,5	-45,3	200,8	-14,0	277,9	38,4		
Agosto	67,1	72,4	7,9	50,9	-29,7	29,8	-41,5	32,6	9,4	40,9	25,5	477,0	579,5	21,5	478,1	-17,5	263,3	-44,9	233,4	-11,4	318,8	36,6		
Setembro	44,3	47,4	7,0	33,2	-30,0	20,7	-37,7	23,1	11,6	29,5	27,7	521,3	626,9	20,3	511,3	-18,4	284,0	-44,5	256,5	-9,7	348,3	35,8		
Outubro	53,7	56,5	5,2	37,7	-33,3	25,4	-32,6	28,7	13,0	37,2	29,6	575,0	683,4	18,9	549,0	-19,7	309,4	-43,6	285,2	-7,8	385,5	35,2		
Novembro	58,7	59,2	0,9	37,5	-36,7	22,3	-40,5	33,9	52,0	41,1	21,2	633,7	742,6	17,2	586,5	-21,0	331,7	-43,4	319,1	-3,8	426,6	33,7		
Dezembro	59,6	66,5	11,6	40,0	-39,8	30,2	-24,5	33,3	10,3	39,5	18,6	693,3	809,1	16,7	626,5	-22,6	361,9	-42,2	352,4	-2,6	466,1	32,3		

Fonte: DGO/ANECRA-GEE

RECEITA DE ISV EM MILHÕES DE EUROS JAN.-DEZ.



FORNTE ANECRA/DGO

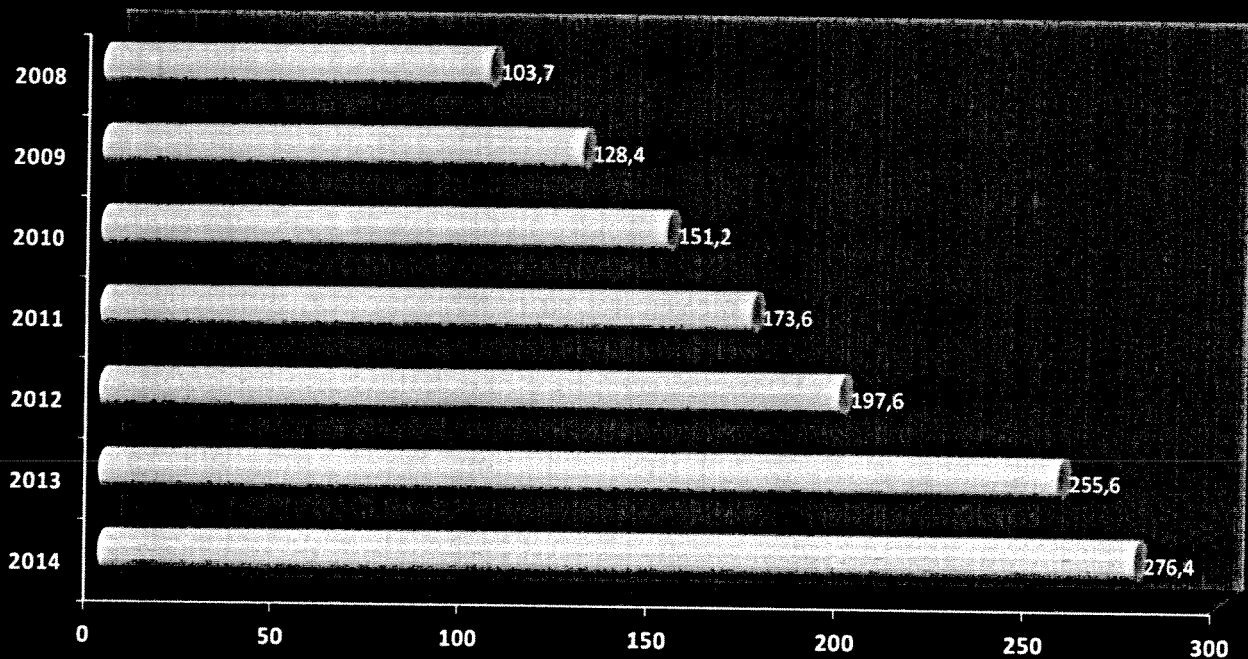
RECEITA DE IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO (IUC)

EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL											ACUMULADA									
	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12	2014	Var.% 14/13	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12	2014
Janeiro	9,6	9,7	1,0	15,0	54,6	18,5	23,3	19,4	4,9	18,7	-3,6	9,6	9,7	1,0	15,0	54,6	18,5	23,3	19,4	4,9	18,7
Fevereiro	9,1	10,2	12,1	12,6	23,5	13,9	10,3	14,7	5,8	21,5	46,3	18,7	19,9	6,4	27,6	38,7	32,4	17,4	34,1	5,2	40,2
Março	10,6	17,5	65,1	15,9	-9,1	15,4	-3,1	16,1	4,5	23,0	42,9	29,3	37,4	27,6	43,5	16,3	47,8	9,9	50,2	5,0	63,2
Abril	11,2	12,0	7,1	11,7	-2,5	16,3	39,3	21,8	33,7	21,5	-1,4	40,5	49,4	22,0	55,2	11,7	64,1	16,1	72,0	12,3	84,7
Maió	10,2	12,5	22,5	15,1	20,8	15,3	1,3	19,0	24,2	21,9	15,3	50,7	61,9	22,1	70,3	13,6	79,4	12,9	91,0	14,6	106,6
Junho	10,1	12,5	23,8	15,3	22,4	14,0	-8,5	26,1	86,4	24,6	-5,7	60,8	74,4	22,4	85,6	15,1	93,4	9,1	117,1	25,4	131,2
Julho	13,4	13,0	-3,0	15,1	16,2	20,2	33,8	26,4	30,7	26,8	1,5	74,2	87,4	17,8	100,7	15,2	113,6	12,8	143,5	26,3	158,0
Agosto	9,4	12,3	30,9	13,5	9,8	12,9	-4,4	15,8	22,5	19,1	20,9	83,6	99,7	19,3	114,2	14,5	126,5	10,8	159,3	25,9	177,1
Setembro	9,4	12,6	34,0	13,2	4,8	15,4	16,7	20,1	30,5	23,9	18,9	93,0	112,3	20,8	127,4	13,4	141,9	11,4	179,4	26,4	201,0
Outubro	10,8	11,9	10,2	14,6	22,7	20,6	41,1	21,0	1,9	25,9	23,3	103,8	124,2	19,7	142,0	14,3	162,5	14,4	200,4	23,3	226,9
Novembro	12,8	13,8	7,8	15,8	14,5	17,9	13,3	20,9	16,8	22,4	7,2	116,6	138,0	18,4	157,8	14,3	180,4	14,3	221,3	22,7	249,3
Dezembro	11,8	13,2	11,9	15,8	19,7	17,2	8,9	34,3	99,4	27,1	-21,0	128,4	151,2	17,8	173,6	14,8	197,6	13,8	255,6	29,4	276,4

Fonte: DGO/ANECRA-GEE

RECEITA DE IUC EM MILHÕES DE EUROS JAN.-DEZ.



Fonte: ANECRA-GEE / DGO

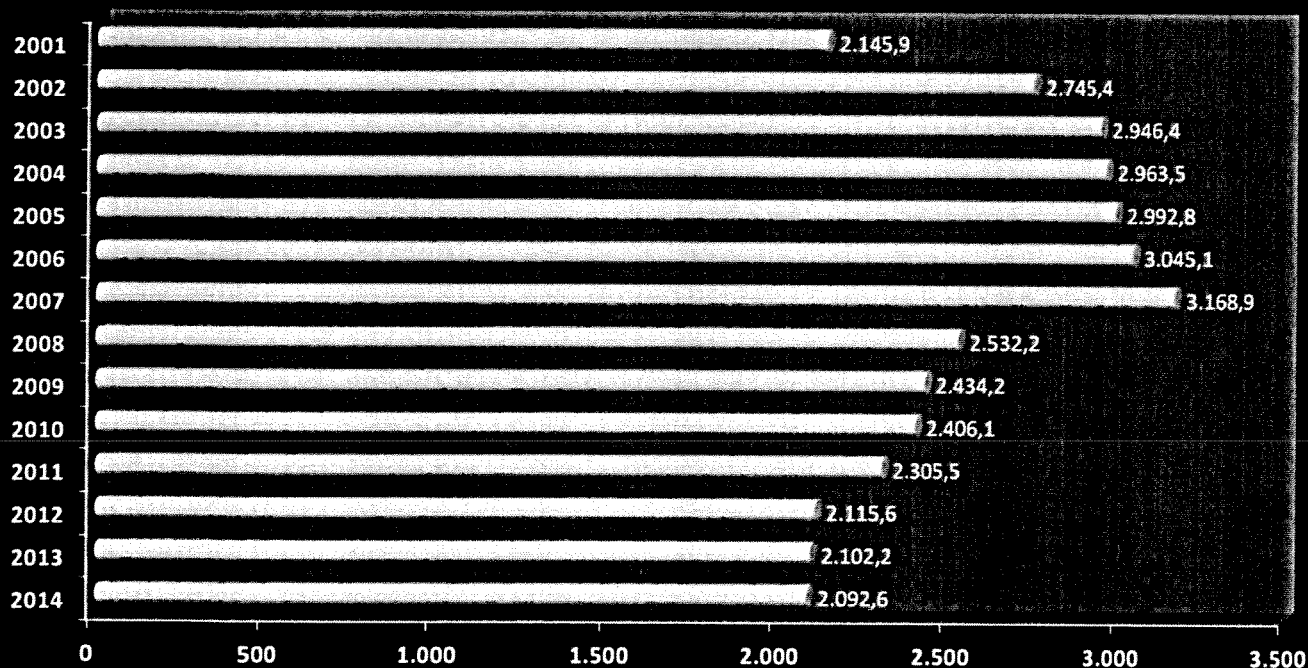
RECEITA DE IMPOSTO SOBRE PRODUTOS PETROLÍFEROS E ENERGÉTICOS (ISP)

EM MILHÕES DE EUROS

RECEITA	MENSAL											ACUMULADA								
	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12	2014	Var.% 14/13	2009	2010	Var.% 10/09	2011	Var.% 11/10	2012	Var.% 12/11	2013	Var.% 13/12
Janeiro	208,3	208,3	0,0	210,3	1,0	190,7	-9,3	194,2	1,8	177,0	-8,9	208,3	208,3	0,0	210,3	1,0	190,7	-9,3	194,2	1,8
Fevereiro	182,5	182,8	0,2	178,9	-2,1	172,7	-3,5	164,1	-5,0	164,3	0,1	390,8	391,1	0,1	389,2	-0,5	363,4	-6,6	358,3	-1,4
Março	184,3	181,4	-1,6	184,4	1,7	170,4	-7,6	148,8	-12,7	154,6	3,9	575,1	572,5	-0,5	573,6	0,2	533,8	-6,9	507,1	-5,0
Abril	209,2	208,9	-0,1	201,7	-3,4	181,4	-10,1	163,3	-10,0	171,7	5,1	784,3	781,4	-0,4	775,3	-0,8	715,2	-7,8	670,4	-6,3
Mai	203,3	202,9	-0,2	184,6	-9,0	164,1	-11,1	175,5	6,9	170,5	-2,8	987,6	984,3	-0,3	959,9	-2,5	879,3	-8,4	845,9	-3,8
Junho	204,2	199,1	-2,5	193,7	-2,7	185,3	-4,3	180,9	-2,4	180,5	-0,2	1.191,8	1.183,4	-0,7	1.153,6	-2,5	1.064,6	-7,7	1.026,8	-3,6
Julho	197,6	200,3	1,4	192,0	-4,1	174,6	-9,1	165,1	-5,4	170,2	3,1	1.389,4	1.383,7	-0,4	1.345,6	-2,8	1.239,2	-7,9	1.191,9	-3,8
Agosto	220,9	213,9	-3,2	199,7	-6,6	189,1	-5,3	185,6	-1,9	191,3	3,1	1.610,3	1.597,6	-0,8	1.545,3	-3,3	1.428,3	-7,6	1.377,5	-3,6
Setembro	212,6	217,0	2,1	212,2	-2,2	195,2	-8,0	203,8	4,4	191,0	-6,3	1.822,9	1.814,6	-0,5	1.757,5	-3,1	1.623,5	-7,6	1.581,3	-2,6
Outubro	212,6	202,0	-5,0	190,3	-5,8	164,2	-13,7	165,2	0,6	173,1	4,8	2.035,5	2.016,6	-0,9	1.947,8	-3,4	1.787,7	-8,2	1.746,5	-2,3
Novembro	209,4	195,4	-6,7	183,1	-6,3	178,6	-2,5	179,9	0,7	185,2	2,9	2.244,9	2.212,0	-1,5	2.130,9	-3,7	1.966,3	-7,7	1.926,4	-2,0
Dezembro	189,3	194,1	2,5	174,6	-10,0	149,3	-14,5	175,8	17,7	163,2	-7,2	2.434,2	2.406,1	-1,2	2.305,5	-4,2	2.115,6	-8,2	2.102,2	-0,6

Fonte: DGO/ANECRA-GEE

RECEITA DE ISP EM MILHÕES DE EUROS JAN.-DEZ.



Fonte: ANECRA / DGO

REPARAÇÃO AUTOMÓVEL EM 2013

Síntese de Resultados do Estudo de Conjuntura 2013

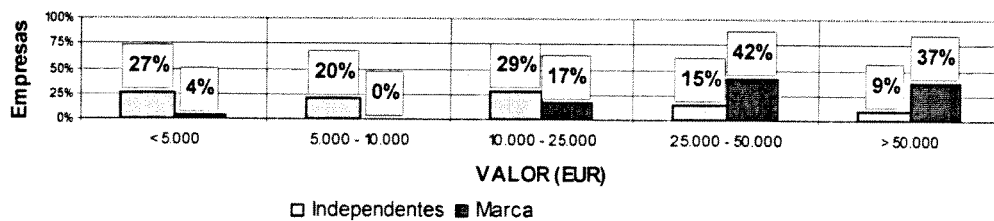
À semelhança dos anos anteriores, a ANECRA lançou o INQUÉRITO DE CONJUNTURA 2013, respeitante à actividade de prestação de serviços, junto das empresas suas associadas.

Foram validados 138 inquéritos, o que se considera uma boa amostra quando se pretende conhecer a situação da reparação automóvel em Portugal.

Os dados aqui indicados, referem-se ao exercício da actividade de reparação durante o ano de 2013, e reflectem uma síntese de resultados, apurados a partir das respostas que as empresas deram a este inquérito.

1- Facturação Média

Segue-se a distribuição de empresas de acordo com a facturação mensal média de 2013. Os valores não incluem IVA.



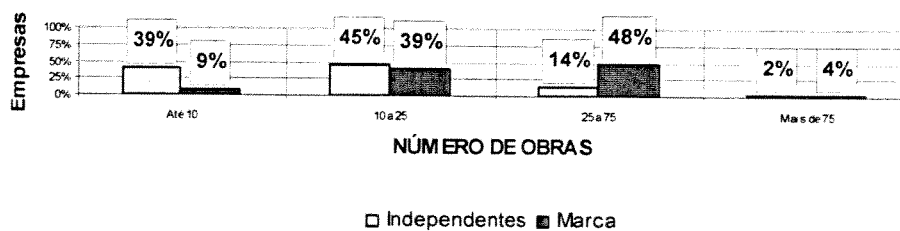
As empresas foram divididas em 5 intervalos, de acordo com a sua facturação mensal média: até 5.000€; entre 5.000 e 10.000€; entre 10.000 e 25.000€; entre 25.000 e 50.000€; e mais de 50.000€.

A maioria dos reparadores independentes distribui-se pelos 3 primeiros grupos (até 25.000€), quando em 2012 se encontravam (na sua maioria) nos 2.º e 3.º grupos. Relativamente a 2012 temos mais 12% de empresas no 1.º grupo, menos 9% no segundo grupo, e menos 5% no 3.º grupo.

Os reparadores de marca ocupam na quase totalidade os dois últimos intervalos, o que se mantém desde 2007. Em relação a 2012 observou-se uma diminuição nos 2.º e 4.º grupos em benefício dos 3.º e 5.º grupos. Curiosamente nenhum reparador de marca assinalou neste ano o 2.º grupo.

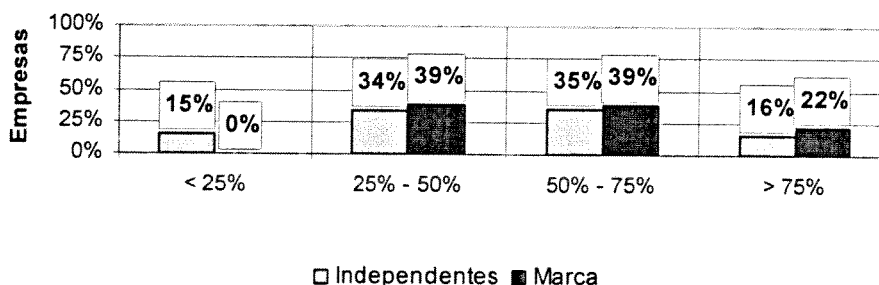
2- Actividade

Segue-se a distribuição de empresas de acordo com o número médio de obras abertas por semana, em 2013. As empresas foram divididas em quatro grupos, por número de obras abertas semanalmente: até 10 obras; entre 10 e 25; entre 25 e 75; e mais de 75 obras abertas.



Os independentes ocupam principalmente os dois primeiros intervalos, ao passo que o maior número de reparadores de marca ocupa o terceiro. Ambas as situações, acontecem já desde 2008. No entanto, e tal como já tinha acontecido em 2012, assistiu-se a um aumento de empresas nos 2 primeiros grupos. Tal como em 2012, os reparadores independentes baixaram no terceiro grupo e aumentaram no primeiro. Os reparadores de marca aumentaram nos dois grupos intermédios, ainda que tenha passado a haver mais empresas com menos de 25 obras semanais. Se em 2013, 4% dos reparadores de marca têm mais de 75 obras semanais, em 2012 eram 21% e em 2011 eram 33%.

No gráfico seguinte é apresentada a distribuição de empresas de acordo com a taxa média de ocupação da oficina, em 2013. Também aqui as empresas foram divididas em 4 grupos, conforme o valor percentual de taxa de ocupação da oficina: menos de 25%; entre 25% e 50%; entre 50% e 75%; e entre 75% e 100%.



Os reparadores independentes situam-se tipicamente no 2.º e no 3.º intervalo, tal como se tem verificado nos anos anteriores. Os reparadores de marca dividem-se agora, na sua maioria pelos 2.º e 3.º intervalo. Até este ano, estiveram sempre em maior número no 3.º intervalo.

De assinalar que quase metade dos reparadores independentes têm taxas de ocupação inferiores a 50%. No caso dos reparadores de marca, tal acontece com 39% das empresas. Quando se gostariam de ter taxas de ocupação próximas dos 100%, estes valores são extremamente baixos e preocupantes.

Não existindo uma significativa redução da taxa de ocupação, quando a redução de faturação nos independentes o poderia indiciar, a explicação poderá ser encontrada numa relação com a redução do número de trabalhadores.

3- Dificuldades

Neste inquérito foram colocados 11 temas, pedindo-se aos inquiridos que atribuissem uma nota de 1 a 3, como dificuldade para a actividade. Apresentam-se nos quadros seguintes, um para reparadores de marca e outro para reparadores independentes, as percentagens de empresas que votaram com a nota 3 (grande dificuldade) cada um dos 11 temas.

	MARCA	
Reparação clandestina	91%	1^a
Atrasos recebimentos	78%	2^a
Custos gest. Amb.	60%	3^a
Falta de clientes	50%	4^a
Excesso empresas	42%	5^a
Custos operação	25%	6^a
Garantias longas	11%	7^a
Falta pessoal habilitado	10%	8^a
Dificuldade abastecimento peças	10%	9^a
Viaturas evoluídas	0%	10^a
Falta informação técnica	0%	11^a

	INDEPENDENTES	
Reparação clandestina	78%	1^a
Atrasos recebimentos	66%	2^a
Custos gest. Amb.	58%	3^a
Excesso empresas	36%	4^a
Garantias longas	30%	5^a
Custos operação	30%	6^a
Falta de clientes	26%	7^a
Viaturas evoluídas	21%	8^a
Falta pessoal habilitado	13%	9^a
Dificuldade abastecimento peças	7%	10^a
Falta informação técnica	7%	11^a

Mais de metade dos reparadores de marca e dos reparadores independentes assinalaram as suas maiores dificuldades exatamente pela mesma ordem: 1.^a reparação clandestina; 2.^a atrasos nos recebimentos; e 3.^a custos da gestão ambiental. 50% dos reparadores de marca assinalam como grande dificuldade a falta de clientes.

De realçar que, desde que este inquérito é feito nos moldes atuais (desde 2004), em 2012 a dificuldade "reparação clandestina" ocupou pela primeira vez o primeiro lugar, quer para reparadores de marca, quer para reparadores independentes. Tal continua a acontecer em 2013, mas esta dificuldade teve o seu peso reforçado. No ano anterior 83% dos reparadores de marca tinham assinalado esta dificuldade, agora 91%. No ano anterior 75% dos reparadores independentes tinham assinalado esta dificuldade, agora 78%.

Curiosamente os grandes dossiers que são preocupações dos lobbies dos reparadores (principalmente dos independentes) na Europa, não se apresentam como grandes dificuldades para os reparadores Portugueses: acesso à informação técnica; viaturas evoluídas; e abastecimento de peças.

A RETER

- **Depois de em 2012 terem baixado as facturações, drasticamente no caso dos reparadores de marca, agora foram os reparadores independentes quem mais sentiu;**
- **O número de obras diminuiu;**
- **Depois de as taxas de ocupação terem diminuído muito em 2012, em 2013 esse decréscimo não foi tão significativo, eventualmente pela redução de dimensão de muitas empresas;**
- **A reparação clandestina, enquanto principal dificuldade para a atividade, ganhou ainda mais peso junto dos reparadores independentes e de marca;**
- **Os atrasos nos recebimentos, e os custos de gestão ambiental são as outras grandes dificuldades para a reparação.**



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

MANIFESTO DA ANECRA
EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL

24 de Novembro de 2012

MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL

FRONTALMENTE, BASTA!

Aos Órgãos de Soberania

O Setor Automóvel, vive dificuldades e defronta-se com um cenário de profunda crise económica que está a conduzir à falência, grande parte do seu tecido empresarial, com efeitos gravíssimos ao nível do desemprego, que resulta da atual conjuntura económica nacional e internacional, agravado com o aumento da carga fiscal incidente sobre o Automóvel, com a redução do poder de compra das famílias e, ainda, com as restrições ao crédito.

Para além dos desafios que atualmente se colocam às empresas do Setor, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, acrescem inexequíveis e desadequadas exigências legais, numa absoluta perseguição aos profissionais cumpridores e na inércia da ação de fiscalização da concorrência desleal, acompanhada de injustificadas medidas e incongruentes decisões tomadas pelos diversos Governos.

Compete aos Governantes, implementarem as medidas e executarem as estratégias de política nacional, aprovarem legislação e criarem as condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades, lutam para produzir bens e serviços, procuram não só manter, como também, criar postos de trabalho e que se esforçam, por inverter o estado recessivo da nossa Economia.

A ação política não é exclusiva dos políticos, competindo estatutariamente à ANECRA, defender os interesses das empresas deste Setor de atividade, perante a Administração Central, por forma a garantir-lhes a sua adequada protecção, num espírito de solidariedade e de apoio recíproco.

É tempo de mudança e de protesto no setor automóvel.

Nesta medida, queremos apelar à reflexão urgente sobre a dura realidade vivida pelas empresas que representamos e pelo Setor em geral, com absoluto sentido de Estado e com a legitimidade que o Estatuto de Pessoa Coletiva de Utilidade Pública nos permite, propondo a adoção de políticas que contrariem o cenário de destruição das empresas que se inserem no nosso universo.

Convocamos o Poder Instituído, para tornar exequíveis as medidas que defendemos, decorrentes do debate e conclusões retiradas da 23ª Convenção Anual da ANECRA, as quais, contribuirão para inverter a crise no Setor Automóvel.

Dos Decisores Políticos, exigimos a criação de condições para que os empresários do Setor Automóvel possam contrariar o cenário de profunda crise em que se encontram, criar riqueza, gerar emprego e contribuir para o crescimento da Economia.

Assim:

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.
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.

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 meticolosamente as suas obrigações.
4. Defendemos a **suspensão do pagamento do Imposto Único de Circulação (IUC) em relação aos veículos usados ligeiros e pesados** que não circulam na via pública por se encontrarem nos **parques/stands dos revendedores profissionais**.
5. Propomos o lançamento de **apoios comunitários e/ou nacionais**, ajustados à especificidade do sector automóvel, de políticas ativas de emprego e de formação profissional, especialmente no que concerne à área da reparação e manutenção 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 a atualização sistemática das bases de dados do registo automóvel, de modo a **evitar as continuadas polémicas inerentes à cobrança do IUC**.
7. Propomos a implementação de medidas legislativas, normativas e de apoio que permitam não só, assegurar a sobrevivência das empresas do Setor Automóvel, como também, potenciar o seu crescimento sustentado.
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** e que agrava seriamente a já difícil situação das empresas que cumprem as exigências legais, aplicáveis ao Setor.
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.
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.
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.
15. Reivindicamos a **apresentação nos Centros de Inspeção, da factura relativa à última revisão de cada viatura, para efeitos da respectiva submissão à Inspeção Periódica Obrigatória**.
16. Queremos promover a **adopção de Boas Práticas, no relacionamento entre os agentes económicos ligados com o Setor Automóvel e o Consumidor**.

Lisboa, 24 de Novembro de 2012

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:

1 — Reforce, no âmbito das medidas de financiamento à economia, linhas de crédito, nomeadamente para reforço das tesourarias, adequadas aos diversos segmentos do sector automóvel, e promova soluções para facilitar o acesso ao financiamento bancário, em particular às micro, pequenas e médias empresas do sector automóvel.

2 — Assegure uma intervenção robusta das entidades de fiscalização do Estado, designadamente da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), no combate à economia paralela através da fiscalização e verificação pedagógica, mas também sancionatória da habilitação legal para exercício da atividade, evitando a concorrência desleal e a evasão fiscal.

3 — Estude a criação de um programa de incentivos ao abate para os carros em fim de vida, e a autossustentabilidade dessa medida por via das receitas fiscais geradas, bem como pondere a introdução de apoios financeiros e ou fiscais à transformação de veículos para GPL, pela economia proporcionada na fatura energética nacional.

4 — Diligencie a intervenção aprofundada e célere das entidades reguladoras, designadamente Autoridade da Concorrência (AdC) e Instituto de Seguros de Portugal (ISP), sobre diversas relações económicas sectoriais, que manifestamente violam as leis da concorrência (abuso de posição dominante e abuso de dependência económica), afetando a sobrevivência de inúmeras pequenas empresas, nomeadamente na reparação e na desmanagem.

5 — Crie um grupo de trabalho para o estudo da fiscalidade do sector automóvel que, recorrendo à comparação com outros países da União Europeia, possa simplificar e racionalizar toda a carga fiscal que hoje recai sobre a produção, comércio e serviços ligados ao veículo automóvel, assim como considere igualmente medidas de redução dos custos de contexto do sector, designadamente:

a) Alargamento do prazo para o registo legal de propriedade, por parte dos comerciantes de automóveis autorizados;

b) Permita ao comerciante, mesmo sem recurso a certificado digital, efetuar o registo em nome do comprador, caso este não o faça;

c) Simplifique e reveja em baixa os emolumentos associados à transferência de propriedade;

d) Analise a possibilidade de suspensão do imposto único de circulação (IUC) durante o período de revenda, de modo a:

i) Permitir por parte dos comerciantes autorizados o depósito de documentos no Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I. P.) relativos aos veículos em venda, ativando o pagamento do IUC apenas com a transferência da propriedade; ou, em alternativa

ii) Isentando até dois semestres do IUC para veículos usados que não circulem na via pública e se encontrem

para venda na posse de comerciantes automóveis autorizados;

e) Equacione também a suspensão do IUC em relação aos veículos usados que não circulem na via pública por se encontrarem em processo de revenda;

f) Estude o possível ajustamento em baixa do imposto sobre veículos (ISV) para os veículos dos segmentos A e B (viaturas de menor cilindrada/preço) e comerciais;

g) Reformule o normativo ambiental e respetivas sanções em função da tipologia das empresas (dimensão, instalações e recursos humanos), corrigindo as exigências transversais indiferenciadas para sectores de atividade muito distintos e desligadas da respetiva dimensão empresarial;

h) Alargue a aplicação das metas de recolha mínima obrigatória de resíduos referentes a produtos com impactos ambientais negativos associados em função das quantidades comercializadas (baterias, óleos, etc.), e a todos os operadores da cadeia comercial;

i) Simplifique os formulários associados à legislação ambiental aplicável ao sector da comercialização e reparação automóvel;

j) Sujeite as grandes superfícies comerciais às regras decorrentes da legislação ambiental em vigor, no que respeita à comercialização de baterias e óleos para o sector automóvel, em concreto no que se refere à obrigação de recolha e tratamento de resíduos, equiparando-as para estes efeitos aos profissionais do comércio e reparação automóvel.

6 — Realize uma avaliação dos problemas expostos pelas associações empresariais e queixas de empresários, e elabore relatório sobre o comportamento das diversas estruturas públicas (secretarias de Estado, institutos e entidades reguladoras e fiscalizadoras) que seja remetido ao conhecimento da Assembleia da República.

7 — Promova a adoção de boas práticas, no relacionamento entre os fornecedores/vendedores do sector automóvel e os consumidores, e dinamize a implementação do Código de Conduta para divulgar as boas práticas na venda de veículos novos e usados em vigor, envolvendo para o efeito o Centro de Arbitragem do Sector Automóvel (CASA).

8 — No desenvolvimento de políticas de apoio ao investimento, seja dada prioridade à indústria nacional de componentes e montagem, nomeadamente de carroçarias, e, em particular, que esta questão seja devidamente tida em conta nas aquisições de meios de transporte pelas empresas e instituições públicas.

9 — No próximo quadro de fundos comunitários 2014-2020, sejam assegurados meios financeiros adequados à reestruturação do sector, à requalificação e modernização das suas micro, pequenas e médias empresas, para uma maior produtividade e acrescentamento do valor nacional na fileira.

10 — Reforce ainda, no quadro da iniciativa PME Líder, organizada pelo IAPMEI — Agência para a Competitividade e Inovação, I. P., as medidas transversais que valorizem o reconhecimento dos bons desempenhos empresariais no segmento das empresas do sector automóvel.

Aprovada em 24 de julho de 2013.

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



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

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

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.

Outubro de 2014

CONTRA-ORDENAÇÕES AMBIENTAIS

“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.”

Manifesto da ANECRA em Defesa do Sector Automóvel, Novembro de 2012.

Os custos da gestão ambiental têm um peso muito significativo na actividade dos reparadores. Apresentamos apenas 3 dos resultados do nosso inquérito de conjuntura (que são públicos): mais de 50% dos reparadores tem até 5 trabalhadores; mais de 50% dos reparadores factura menos de 25.000 € por mês; e, 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.

Os custos directos 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.

Depois 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 (SIRER), 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).

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).

Acresce ainda o facto de o valor das coimas ser 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.

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.

A maior parte dos diplomas de índole ambiental, com obrigações directas para os nossos associados, não estavam ainda vinculados a esta lei, inclusivamente o diploma base da gestão de resíduos, Decreto-Lei 178/2006, de 5 de Setembro.

No entanto este Decreto-Lei 178/2006, de 5 de Setembro, foi republicado pelo Decreto-Lei 73/2011, de 17 de Junho. Este último diploma impõe também alterações aos diplomas sobre gestão de pneus usados (DL 111/2001, de 6 de Abril), gestão de óleos usados (DL 153/2003, de 11 de Julho), e gestão de veículos em fim de vida (DL 196/2003, de 23 de Agosto).

Assim, todas as infracções relativas a estes diplomas são classificadas em leves, graves e muito graves, sendo os valores das coimas determinadas pela lei base das contra-ordenações ambientais (valores atrás apresentados).

Ficam alguns exemplos.

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.

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.

Constitui contra-ordenação ambiental grave, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, o incumprimento da obrigação de inscrição e registo de dados no

SIRER. Na prática, o incorrecto preenchimento dos formulários, pode levar a uma coima de valor mínimo de 15.000 € para uma entidade colectiva.

Constitui contra-ordenação ambiental grave, nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, o incumprimento do dever de proceder à separação dos resíduos perigosos. Na prática, a não adequada separação de resíduos, pode levar a uma coima de valor mínimo de 15.000 € para uma entidade colectiva.

Como já referido, os valores mínimos das coimas podem corresponder a vários meses de facturação de uma empresa. Esta semana tivemos conhecimento de um associado a quem foi levantado um auto por ter duas baterias no chão da oficina.

Alterações ao Registo de Propriedade de Veículos

Procedimento especial para o registo de propriedade de veículo adquirida por contrato verbal de compra e venda

O Decreto-Lei nº 177/2014, de 15 de Dezembro criou o procedimento especial para o registo de propriedade de veículos adquirida por contrato verbal de compra e venda, tendo em vista a regularização da propriedade e estabelece o regime de apreensão de veículos, decorrente do mesmo.

Este regime especial, permitirá que o registo seja requerido apenas pelo vendedor, caso o veículo ainda se mantenha em seu nome, após celebração do contrato verbal de compra e venda e o comprador não tenha procedido à atualização obrigatória do registo, após o decurso do prazo legal concedido para o efeito (60 dias).

Este registo pode ser pedido presencialmente ou por via postal, podendo ainda ser promovido online, com base em documentos indiciadores da efetiva compra e venda do veículo, designadamente faturas, recibos, vendas a dinheiro ou outros elementos de quitação dos quais conste a matrícula do veículo, o nome e a morada do vendedor e do comprador.

Prevê-se igualmente, a possibilidade de se efetuar o registo com base numa mera declaração prestada pelo vendedor, através da qual indique o maior número de elementos possível, designadamente, o nome e a morada do comprador e a data da transmissão da propriedade. Porém, esta possibilidade encontra-se afastada, no caso de empresas que tenham por atividade principal a compra para revenda e por entidade que, em virtude da sua atividade, proceda com caráter de regularidade à transmissão da propriedade de veículos.

Existindo elementos que permitam a identificação do comprador, a conservatória notifica este, para, no prazo de 15 dias, deduzir oposição escrita, contestar alguma das suas menções ou completar os elementos necessários para a elaboração do registo. Na sequência desta notificação duas situações podem ocorrer:

1. O comprador, pode deduzir oposição ou esta seja considerada improcedente pelo conservador. Neste caso a aquisição é registada em nome do comprador.
2. O comprador indicado no requerimento pode deduzir oposição, invocando que o veículo já não lhe pertence, por entretanto, o haver transmitido a um terceiro. Nesta circunstância, o conservador deve julgar a oposição improcedente e, notificar o comprador dessa decisão, com indicação de que também este, pode instaurar novo procedimento para regularização da propriedade, ao abrigo do presente regime especial.

Tornando-se definitiva a decisão de não efetuar o registo, por parte do conservador, o serviço de registo solicita às autoridades competentes, oficiosa e preferencialmente, por via eletrónica que procedam à apreensão do veículo, sendo o pedido anotado ao registo.

Caso ocorra a regularização da propriedade, após esse pedido de apreensão, essa anotação será cancelada oficiosa e gratuitamente. Se, por outro lado, a regularização não for possível, no prazo de três meses sobre o pedido de apreensão para efeitos de regularização do direito de propriedade, a matrícula é oficiosa e gratuitamente cancelada pelo IMT, na sequência da comunicação pelo serviço de registo.

Esta alteração legislativa, contribuirá ainda para a regularização da liquidação de IUC relativamente a veículos, cuja transferência de propriedade não foi acompanhada do registo a favor do comprador, com a conseqüente liquidação por parte do titular do registo e não do verdadeiro proprietário que não registou a aquisição do veículo automóvel.

A publicação do Decreto-Lei nº 177/2014, de 15 de Dezembro, vem dar satisfação a uma pretensão da ANECRA que consta do seu Manifesto em Defesa do Setor Automóvel e que deu origem à Resolução da Assembleia da República na qual se recomenda ao Governo, a criação de um Grupo de Trabalho para estudo da fiscalidade automóvel e a adoção de medidas de agilização do registo automóvel.

A Associação acompanhou todo o processo legislativo e participou, a convite do Instituto dos Registos e do Notariado (IRN) em diversas reuniões, apresentando pareceres e sugestões de alteração da legislação, as quais se encontram vertidas no presente diploma legal.

Gabinete Jurídico

Isabel Figueira



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

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

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

Setembro de 2014

NO MANIFESTO DA ANECRA EM DEFESA DO SETOR AUTOMÓVEL:

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1 - Tendo em conta os números de vendas registados no ano de 2013, que reflectem, em parte, a situação do Sector Automóvel, verifica-se, 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, ao reduzido rendimento das famílias, em estreita conexão com o seu forte endividamento, à grande redução dos níveis de confiança dos consumidores e à elevada taxa de desemprego, que 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 Sector.

2 - Ao analisarmos o que aconteceu no ano de 2013, face ao ano anterior, verificamos que, ao nível do Mercado Total, se registou uma ténue melhoria nas vendas, tendo-se comercializado 126.684 viaturas, ou seja, menos 13.249 unidades do que em 2012, o que, representa um crescimento de 11,7%. Tal crescimento, que aparenta ser substancial, só foi possível porque no ano 2012, ou seja, no ano que serve de base de comparação, as vendas atingiram números anormalmente baixos.

Relativamente aos veículos Ligeiros de Passageiros a subida foi de 11,1%, tendo as vendas atingido apenas 105.898 veículos.

3 - Constatamos, assim, que no ano 2013, as vendas em todas as categorias de veículos apenas superaram o ano de 2012, ano que obteve o pior registo das últimas três décadas, o que permite indiciar que o crescimento verificado é meramente ilusório. Note-se que, em 2013 registou-se uma quebra de 53,6% nas vendas relativas ao Mercado Total, face ao ano de 2010, traduzindo-se em menos 146.070 unidades transaccionadas.

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 actividade 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 Sector, 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 acondicionamento 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 tractores, 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 tractor, 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 actual 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 – Propomos assim, que seja promovida a **criação de um Regime de Suspensão do IUC aplicável às viaturas usadas que se encontrem em Stand/Parque para revenda.**

13 – Mais propomos que, para a implementação desta Medida, seja definido com urgência o seu Processo Legislativo/Administrativo, eficaz e célere, para o que deve ser criado um Grupo de Trabalho, constituído pelos Serviços da Administração Pública afectos directa ou indirectamente a esta problemática e pelas Associações representativas do Sector, ANECRA e ACAP, por forma a que seja possível integrar o Documento final no âmbito da Proposta do Orçamento do Estado para 2015.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

IMPLEMENTAÇÃO DE PROPOSTAS DA ANECRA

**OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO NOS CENTROS DE
INSPECÇÃO, DA FACTURA DA REVISÃO**

Setembro de 2014

IMPLEMENTAÇÃO DE PROPOSTAS DA ANECRA

OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO NOS CENTROS DE INSPECÇÃO, DA FACTURA DA REVISÃO

CONTEXTO

O Setor Automóvel, vive dificuldades e defronta-se com um cenário de profunda crise económica que está a conduzir à falência, grande parte do seu tecido empresarial, com efeitos gravíssimos ao nível do desemprego, que resulta da atual conjuntura económica nacional e internacional, agravado com o aumento da carga fiscal incidente sobre o Automóvel, com a redução do poder de compra das famílias e, ainda, com as restrições ao crédito.

Para além dos desafios que atualmente se colocam às empresas do Setor, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, colocam-se também inexecutáveis e desadequadas exigências legais, acompanhada pela pouca eficácia da fiscalização à concorrência desleal.

A consequência tem sido a diminuição do número de empresas do setor da reparação e manutenção automóvel, bem como o aumento do desemprego no mesmo setor. Mas, e inevitavelmente, muitas destas empresas que encerram, e muitos destes desempregados, continuam a trabalhar. A única diferença é que o passam a fazer na vertente clandestina do setor, reforçando ainda mais a concorrência desleal a que os restantes profissionais cumpridores já estão sujeitos, aumentando a evasão fiscal, e desequilibrando ainda mais o sistema social do país (os profissionais que começam a operar na vertente clandestina passam também a beneficiar dos apoios sociais ao desemprego).

A ANECRA desenvolve a sua atividade 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 atividade profissional de forma séria, idónea e responsável e que apesar das dificuldades impostas pela atual conjuntura, não deixam de cumprir a legislação aplicável ao Setor.

Verifica-se com efeito, a existência de uma economia paralela na Reparação Automóvel, por “operadores” que não cumprem com as exigências legais e que desenvolvem a sua atividade 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 empresas do Setor Automóvel.

Compete aos Governantes, implementarem as medidas e executarem as estratégias de política nacional, aprovarem legislação e criarem as condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades, lutam para produzir bens e serviços, procuram não só manter, como também, criar postos de trabalho, e que se esforçam, por inverter o estado recessivo da nossa Economia.

A ANECRA pretende aqui dar o seu contributo no combate à economia paralela e consequentes: evasão fiscal; agressão ambiental; e concorrência desleal.

Apresentam-se assim os mecanismos necessários à implementação de uma das medidas do seu manifesto: a obrigatoriedade de apresentação nos Centros de Inspeção, da fatura relativa à revisão de cada viatura, para efeitos da respetiva inspeção periódica.

A implementação desta medida, permitirá um maior controle de situações de irregular exercício da atividade, desincentivar a procura desse tipo de prestadores de serviços, por parte do consumidor e, por outro lado, terá efeitos positivos ao nível da Segurança Rodoviária e Proteção do Meio Ambiente.

MEDIDA PROPOSTA

No âmbito da submissão de uma viatura a uma inspeção periódica, além de toda a documentação já exigida ao apresentante, a viatura deverá também ser acompanhada das faturas que comprovem a realização das manutenções ou revisões periódicas. A não apresentação dessas faturas implica a não aprovação da viatura.

SITUAÇÃO ATUAL

A viatura só poderá circular se aprovada em Inspeção Periódica Obrigatória, que deve ser feita em intervalos de tempo legalmente definidos, conforme a tipologia da viatura. Como exemplo, em Portugal, um veículo ligeiro de passageiros deve ser apresentado em IPO:

- Pela 1.^a vez, até aos 4 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 2.^a vez, até aos 6 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 3.^a vez, até aos 8 anos após a 1.^a matrícula;
- Pela 4.^a vez e seguintes, anualmente.

O Artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de Julho, refere que: “No ato da inspeção periódica deve o apresentante do veículo exhibir os documentos previstos no n.º 2 do artigo 85.º do Código da Estrada, sem os quais a inspeção não pode ser efetuada.”. São eles:

- a) Título de registo de propriedade do veículo ou documento equivalente;
- b) Documento de identificação do veículo;

- c) Ficha de inspeção periódica do veículo, quando obrigatória nos termos legais.

Os dois primeiros, na maior parte dos casos, constituem-se como apenas um documento. O terceiro documento, na prática só será necessário depois de veículo ter sido já submetido a uma inspeção.

Um aspeto que pode ser importante para análise futura é o de que a existência desta documentação é verificada administrativamente, previamente à realização da IPO. A falta de um documento não implica a reprovação ou anotação de deficiência, mas sim a não submissão a IPO.

Em relação a documentação, o inspetor:

- Confirma algumas características da viatura com o documento de identificação do veículo, nomeadamente, matrícula, quadro, e dimensões de pneumáticos.
- Confirma se os defeitos constantes na última ficha de inspeção foram corrigidos.

Durante a IPO, as irregularidades detetadas pelo inspetor traduzem-se em deficiências, que podem ser de Tipo 1, 2, ou 3. Uma deficiência do Tipo 2 ou uma deficiência do Tipo 3, são, por si só, motivo de reprovação da viatura.

Não é obrigatória a deslocação a um reparador, antes da IPO, ou depois, mesmo em caso de reprovação, em que apenas é necessária a correção dos defeitos.

Como exemplo, o Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de Julho, refere que: “Os veículos que apresentem deficiências do tipo 3 podem circular apenas para deslocação até ao local de reparação e posterior regresso ao centro de inspeção para confirmar a correção das anomalias.”. Portanto existe a expressão “local de reparação” não estando o seu conceito definido.

MECANISMOS A IMPLEMENTAR

Apesar de ser já prática frequente, não se pretende obrigar o proprietário de uma viatura a deslocar a sua viatura a um reparador antes da IPO.

Pretende-se que a viatura seja acompanhada dos comprovativos da realização das revisões periódicas. Esses comprovativos deverão ser as faturas dessas mesmas revisões, conforme plano de manutenção da marca respectiva.

O proprietário da viatura poderá conhecer os intervalos de revisão da mesma, ou em tempo ou em quilómetros. Esse conhecimento é transmitido ou, através do livro de revisões, ou, caso o mesmo não exista, através de contacto com um representante da marca. Prevê-se que esta informação venha também a estar disponível no Portal do Automóvel, gratuito para proprietários de viaturas.

Para este efeito, essas revisões serão feitas em qualquer reparador, que deverá seguir criteriosamente as especificações do fabricante relativamente a cada revisão (ver em anexo imagens de planos de revisão). As especificações poderá conhecê-las por representante legal da marca, ou através de base de dados técnicos credível, com um módulo de intervalos de revisão.

De assinalar que a execução de um plano de revisão de um fabricante inclui um conjunto muito superior de tarefas, onde se inclui um número significativo de verificações, relativamente a uma simples e habitual “mudança de óleo e filtro”.

No final da revisão deve o reparador emitir uma fatura, onde deve estar claramente identificada a matrícula da viatura, e onde deve constar pelo menos um item que refira “Manutenção periódica xxxxxxxx conforme as especificações do fabricante”. Por exemplo: “Manutenção periódica dos 30.000 quilómetros conforme as especificações do fabricante”.

A fatura devera ser apresentada aquando da IPO, podendo acontecer que entre duas IPO a viatura não tenha atingido o intervalo de revisão seguinte. Nesse caso não existirá obrigação de apresentação de nova fatura.

O controlo destas faturas poderá não ser efectuado por via administrativa, mas sim pelo próprio inspector, que terá acesso aos dados do fabricante relativamente aos intervalos de revisão.

Assim, a viatura será sempre presente a inspeção.

O inspector confrontará os quilómetros assinalados na última ficha de inspeção com os quilómetros atuais da viatura e considerando o item relativo a revisões que conste das faturas, o qual deverá estar claramente identificado, verificará se a(s) mesma(s) corresponde à(s) preconizada(s) pelo fabricante.

Verificando-se a não apresentação da fatura ou incumprimento dos pressupostos, será assinalada uma infração do tipo 2, que por si só implica a reprovação da viatura. Legalmente permite-se que “O veículo pode, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspeção para confirmar a correção das deficiências anotadas na ficha de inspeção.”. Isto é, depois de reprovar, para conseguir a aprovação da viatura terá que apresentar a fatura em falta, e assim garantir a realização da revisão.

No caso de ter mais do que uma revisão (fatura) em falta, terá que apresentar uma fatura (ou várias) que garanta a execução de todas as revisões em falta, isto porque revisões diferentes podem ter algumas especificações diferentes.

Mais do que apontar apenas para a necessidade de apresentação do comprovativo da última revisão, a introdução destes mecanismos permitirá o controlo de todas as revisões, ou seja a emissão de fatura em todas as revisões.

As viaturas que estejam a ser submetidas pela primeira vez a qualquer tipo de inspeção (não apenas IPO), estão dispensadas da apresentação de qualquer fatura.

Naturalmente, estes mecanismos não se poderão aplicar a reparações mas sim a revisões periódicas.

Um aspeto não contemplado no Manifesto da ANECRA, mas que se enquadra dentro da medida agora apresentada, e que deve ser sugerido, passa pela obrigatoriedade da apresentação da fatura relativa à correção de defeitos técnicos que tenham provocado a reprovação da viatura.

Conforme se disse, em caso de reprovação, a viatura pode no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspeção para confirmar a correção das deficiências anotadas na ficha de inspeção. Nestas situações, pode existir uma confirmação que poderá ser feita pelo inspetor, ou apenas por via administrativa.

Para tal deve ser apresentada uma fatura que indique “Correção das deficiências constantes da ficha de inspeção n.º xxxxx, relativamente à viatura com matrícula xxxxx”. Administrativamente pode ser verificado o número da ficha que consta no item da fatura com a própria ficha que indica a reprovação da viatura. Podem surgir várias faturas, emitidas por entidades diferentes, desde que se complementem em relação às deficiências registadas na ficha de inspeção, e que cada fatura indique claramente as deficiências que foram corrigidas.

Todos estes mecanismos relativos ao controlo de faturas serão também considerados nas inspeções extraordinárias, e nas inspeções facultativas. Não deverão ser considerados nas inspeções para atribuição de matrícula, pois estas acontecem normalmente para viaturas importadas e apenas por uma vez na história da viatura. Na inspeção seguinte, em principio primeira IPO, a viatura já passará a ter que cumprir os mecanismos anteriores.

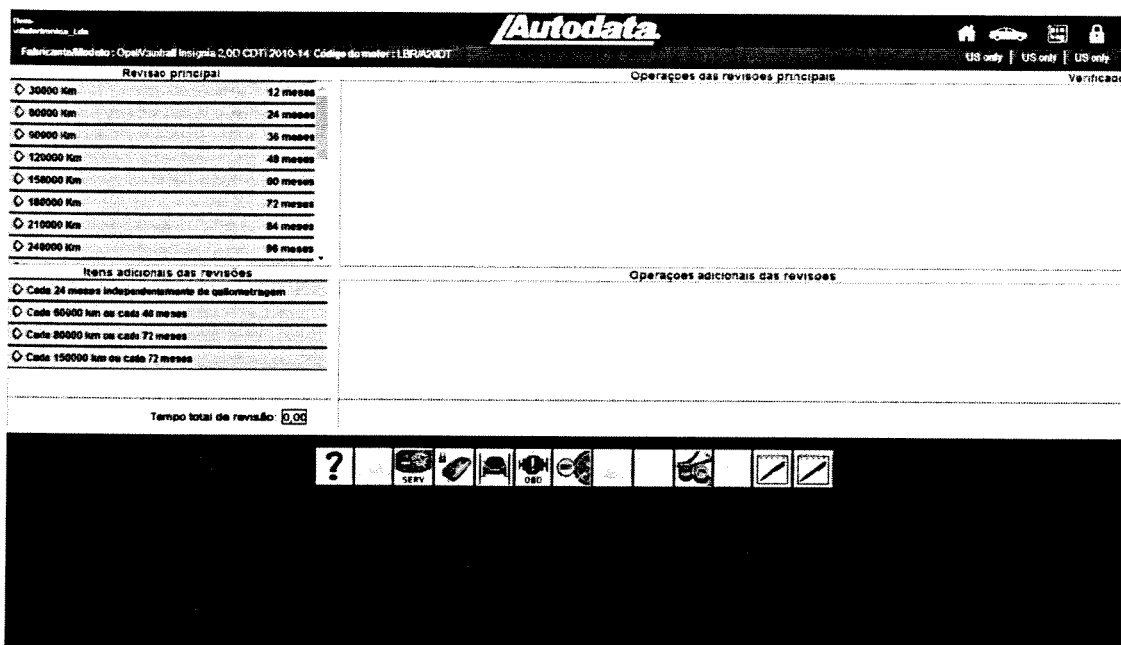
Apresentamos uma proposta de alteração do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de Julho, para que seja possível a implementação destes mecanismos (em anexo).

PONTOS FORTES DA MEDIDA

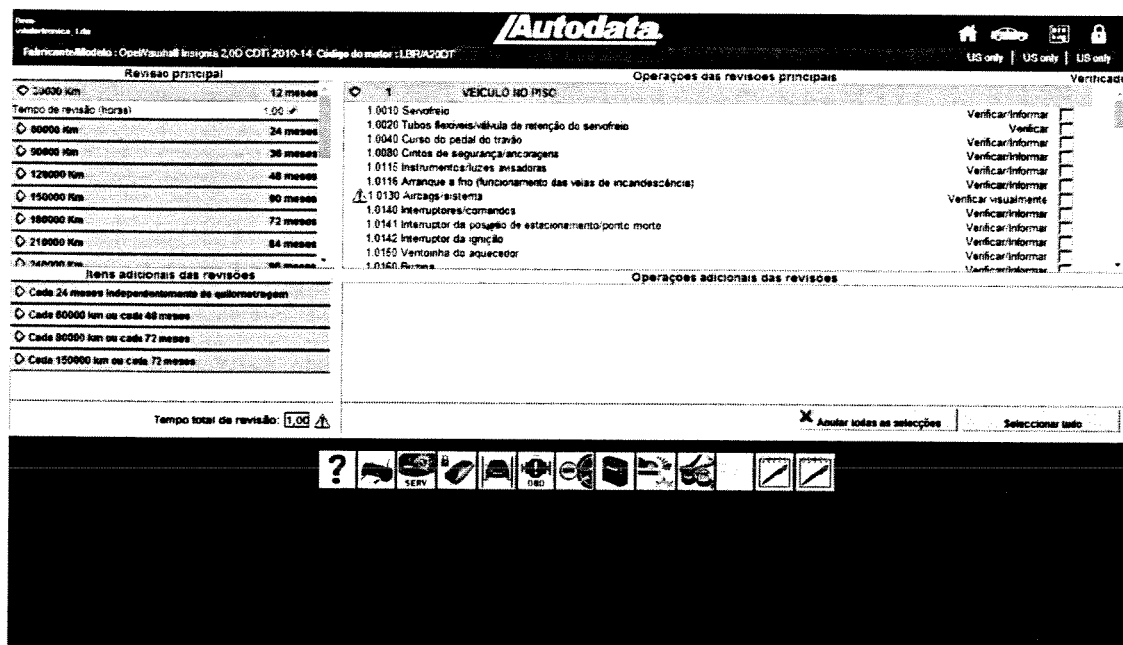
1. Esta medida torna-se fulcral no combate à reparação clandestina. Entidades não constituídas legalmente não poderão emitir fatura. Mesmo um “clandestino” que possa emitir fatura, sentir-se-á sempre mais exposto a uma eventual fiscalização, o que poderá motivá-lo a procurar cumprir mais normativos legais do que aqueles que tem vindo a cumprir.
2. A obrigatoriedade de todas as revisões serem comprovadas com fatura, aumentará o serviço nas oficinas, já que nem todos os proprietários cumprem todos os planos de revisão, e a maior parte das vezes cumprem-nos de forma incompleta, sem serem vistas todas as especificações do fabricante.
3. Do ponto de vista fiscal, a obrigatoriedade da fatura, além de aumentar as receitas de IVA, aumentará também as de IRC/IRS. Isto é uma ferramenta muito adequada ao combate à evasão fiscal. Ao mesmo tempo, aumentará o número de serviços, e o valor médio de cada serviço, aumentando também por esta via a receita fiscal.
4. Esta medida é também uma ferramenta válida em matéria de Segurança Rodoviária. Assim, se poderá garantir que as viaturas façam todas as revisões, e que todas as verificações, correções, e substituições indicadas pelos fabricantes, são consideradas.
5. Do ponto de vista ambiental, esta medida é extremamente adequada. Desta forma se garante que todos os resíduos são encaminhados por produtores de resíduos devidamente identificados. Não há o risco dos resíduos serem indevidamente encaminhados por clandestinos, não licenciados e não registados no SIRER, ou pelos próprios proprietários da viatura.
6. Imagem do reparador: o reparador passará a ser mais responsabilizado pelo seu trabalho uma vez que se compromete a seguir todas as especificações dos planos de revisão. Ele é responsável por seguir as diretrizes dos fabricantes, o que poderá melhorar a sua imagem junto dos seus clientes, em termos de competência técnica.

ANEXO

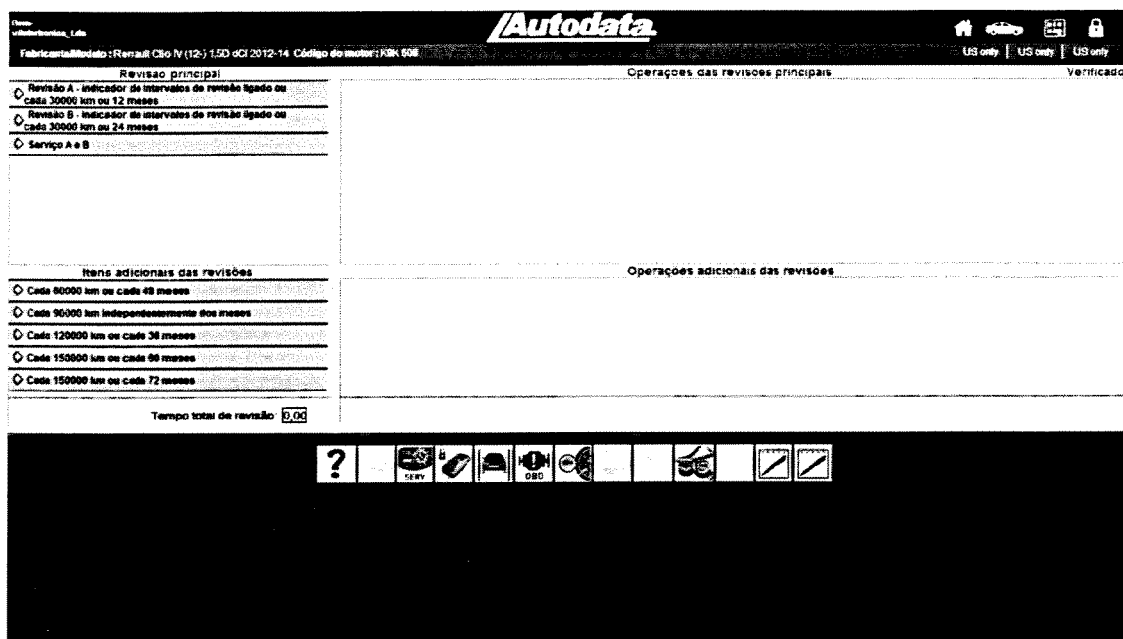
IMAGENS DE PLANOS DE MANUTENÇÃO RETIRADAS DO AUTODATA



Página principal de um plano de manutenção.



Página principal de um plano de manutenção, com a revisão dos 30.000 km detalhada.



Página principal de um plano de manutenção de uma viatura com intervalo de revisão variável: aqui podem ser considerados intervalos de quilometragem ou de tempo nos itens adicionais das revisões.

ANEXO

ALTERAÇÕES AO DECRETO-LEI Nº 144/2012, DE 11 DE JULHO

Para implementação desta medida, propõem-se as seguintes alterações legislativas (as alterações encontram-se assinaladas a sublinhado):

- **Alteração da alínea b) do nº 1 Artigo 10º do Decreto-Lei nº 144/2012, de 11 de Julho:**

b) “Tipo 2 – deficiência que afeta gravemente as condições de funcionamento do veículo ou diretamente as suas condições de segurança ou desempenho ambiental, que põe em dúvida a sua identificação ou o comprovado cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante, devendo o mesmo, consoante o caso, ser apresentado:”

i)(...);

ii)(...);

iii) (novo) No centro de inspeção, para verificação do cumprimento do plano de manutenção do veículo.

A presente proposta de alteração legislativa ao integrar na deficiência Tipo 2, “o não cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante,” implica que a não observância deste requisito determine a reprovação do veículo na inspeção, por aplicação da alínea b) do artigo 13º do mesmo diploma legal.

E, conseqüentemente, impõe que se proceda à correção da deficiência anotada.

- **Alteração do Artigo 12º do Decreto-Lei nº 144/2012, de 11 de Julho, criando um novo número:**

6 – (novo) “Para efeitos do disposto na alínea b) deve o apresentante do veículo exibir no ato da inspeção periódica, as faturas comprovativas do cumprimento do plano de manutenção do veículo definido pelo fabricante”.



Associação Nacional das Empresas
do Comércio e da Reparação Automóvel

IMPLEMENTAÇÃO DE PROPOSTAS DA ANECRA

**IMPOSIÇÃO DE REGISTO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO
FISCAL DE QUALQUER CONSUMIDOR, NA EMISSÃO DA
FATURA/RECIBO REFERENTE À AQUISIÇÃO DE PEÇAS,
ACESSÓRIOS OU CONSUMÍVEIS RELATIVOS AO AUTOMÓVEL**

Setembro de 2014

IMPLEMENTAÇÃO DE PROPOSTAS DA ANECRA

IMPOSIÇÃO DE REGISTO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL DE QUALQUER CONSUMIDOR, NA EMISSÃO DA FATURA/RECIBO REFERENTE À AQUISIÇÃO DE PEÇAS, ACESSÓRIOS OU CONSUMÍVEIS RELATIVOS AO AUTOMÓVEL.

CONTEXTO

O Setor Automóvel, vive dificuldades e defronta-se com um cenário de profunda crise económica que está a conduzir à falência, grande parte do seu tecido empresarial, com efeitos gravíssimos ao nível do desemprego, que resulta da atual conjuntura económica nacional e internacional, agravado com o aumento da carga fiscal incidente sobre o Automóvel, com a redução do poder de compra das famílias e, ainda, com as restrições ao crédito.

Para além dos desafios que atualmente se colocam às empresas do Setor, decorrentes dos desequilíbrios macroeconómicos acumulados ao longo das últimas décadas, colocam-se também inexecutáveis e desadequadas exigências legais, acompanhada pela pouca eficácia da fiscalização à concorrência desleal.

A consequência tem sido a diminuição do número de empresas do setor da reparação e manutenção automóvel, bem como o aumento do desemprego no mesmo setor. Mas, e inevitavelmente, muitas destas empresas que encerram, e muitos destes desempregados, continuam a trabalhar. A única diferença é que o passam a fazer na vertente clandestina do setor, reforçando ainda mais a concorrência desleal a que os restantes profissionais cumpridores já estão sujeitos, aumentando a evasão fiscal, e desequilibrando ainda mais o sistema social do país (os profissionais que começam a operar na vertente clandestina passam também a beneficiar dos apoios sociais ao desemprego).

A ANECRA desenvolve a sua atividade 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 atividade profissional de forma séria, idónea e responsável e que apesar das dificuldades impostas pela atual conjuntura, não deixam de cumprir a legislação aplicável ao Setor.

Verifica-se com efeito, a existência de uma economia paralela na Reparação Automóvel, por “operadores” que não cumprem com as exigências legais e que desenvolvem a sua atividade 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 empresas do Setor Automóvel.

Compete aos Governantes, implementarem as medidas e executarem as estratégias de política nacional, aprovarem legislação e criarem as condições necessárias ao crescimento das empresas que, apesar das dificuldades, lutam para produzir bens e serviços, procuram não só manter, como também, criar postos de trabalho, e que se esforçam, por inverter o estado recessivo da nossa Economia.

A ANECRA pretende aqui dar o seu contributo no combate à economia paralela e consequentes: evasão fiscal; agressão ambiental; e concorrência desleal.

Apresentam-se assim os mecanismos necessários à implementação de uma das medidas do seu manifesto: Imposição de registo do número de identificação fiscal de qualquer consumidor, na emissão da fatura/recibo referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

MEDIDA PROPOSTA

Com a presente alteração legislativa pretende-se que entre as Formalidade da Fatura, consagradas no artigo 36º do CIVA, quando ocorra uma transação no âmbito da aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, seja obrigatória a indicação do número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a mesma não contenha esse elemento.

Esta alteração legislativa visa controlar a economia paralela e permite registar através da fatura de aquisição de material por um sujeito não passivo do imposto, não só a aquisição do bem, como o seu adquirente ou destinatário.

Nos caso em que este se recuse a fazer constar da fatura o NIF, passará a AT a dispor de informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que o determinaram, inclusivamente no próprio transporte, considerando a utilização da Fatura como Guia de Transporte.

Para compatibilizar a presente alteração legislativa, com as restantes disposições do CIVA, propõe-se ainda:

- Que a presente exigência legal não seja dispensada mesmo nas faturas de valor inferior a (euro) 1000 (alteração do artigo 36º nº15 CIVA);
- Que esta situação possa também ser objecto de Faturas Simplificada (alteração ao artigo 40º CIVA - nova alínea c);
- Por forma a fazer constar da Fatura, através do Novo Programa de Faturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril) :

a) Que se trata de uma fatura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

b) Que o *adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF*”.

Propõe-se, igualmente, uma alteração ao Ofício Circulado Nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária.

SITUAÇÃO ATUAL

O artigo 36º do CIVA integra os elementos e formalidades que, genericamente, devem obrigatoriamente constar das faturas passem a incluir a obrigatoriedade da Fatura, sem qualquer menção específica no que se refere à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

O Código do IVA admite, enquanto exceção legal, a possibilidade do adquirente ou destinatário, não sujeito passivo, solicitar a não indicação na fatura do seu número de identificação fiscal (artigo 36º nº 16 do CIVA).

Por outro lado, o Código do IVA, também afasta a obrigatoriedade de indicação na fatura de valor inferior a €1000, da identificação e domicílio do adquirente ou destinatário que não seja sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a fatura contenha esses elementos (artigo 36º nº 15 do CIVA).

O atual enquadramento legal da emissão de faturas permite assim, que um sujeito não passivo de IVA, venha a adquirir peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, enquanto consumidor final e as utilize, posteriormente, na atividade de reparação automóvel desenvolvida no âmbito de uma economia paralela e que foge de qualquer controle de natureza fiscal, por parte das entidades competentes.

Atendendo ao atual enquadramento legal da questão, a alteração legislativa que propomos, visa assim, controlar eventuais desvios ao regular exercício da atividade de reparação e manutenção automóvel, pois permite registar através da fatura, não apenas a aquisição dessas peças, acessórios e consumíveis por um sujeito não passivo do imposto, como também, identificar o seu adquirente ou destinatário.

Nos casos em que o adquirente ou destinatário se recuse a fazer constar da fatura o NIF, passará a Autoridade Tributária, a ter a faculdade de aceder a informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que determinaram essa recusa.

Por outro lado, o artigo 40º CIVA regula as condições de emissão de fatura simplificada, incluindo as transmissões de bens efetuadas por retalhistas ou vendedores ambulantes a não sujeitos passivos, quando o valor da fatura não seja superior a €1000, bem como, outras transmissões de bens e prestações de serviços em que o montante da fatura não seja superior a €100.

Neste sentido e, por forma a acautelar que a aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, possa ficar abrangida pelas regras de emissão de fatura simplificada nos termos previstos no artigo 4º CIVA, propomos a criação de uma nova alínea ao preceito legal em causa (alínea c).

Acresce ainda a necessidade de fazer constar a situação que apresentamos na Fatura no âmbito do Novo Programa de Faturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril).

Pelos motivos invocados e com a fundamentação exposta, considera-se indispensável, para a exequibilidade da medida que propomos e para o seu rigoroso cumprimento que a fatura permita deixar expressa, a indicação de que se trata de uma aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel e, por outro lado, que o adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF”.

Impõe-se, numa perspetiva de coerência e complementaridade uma alteração ao Ofício Circulado Nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária.

MECANISMOS A IMPLEMENTAR

Apresentamos uma proposta de alteração aos Artigo 36º e 40º do CIVA e ao Ofício Circulado nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária referente a Programas de Faturação, para que seja possível a implementação destes mecanismos (Anexo 1).

ANEXO 1

ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Medida – Imposição de registo do número de identificação fiscal de qualquer consumidor, na emissão da fatura/recibo referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel.

Para implementação desta medida, propõem-se as seguintes alterações legislativas:

- **Alteração do Artigo 36º do Código do IVA, acrescentando um novo número (17), com a seguinte redação:**

17 (novo) “A indicação na fatura do número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo é obrigatório no caso de fatura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a fatura não contenha esse elemento”.

Esta nova disposição legal, pressupõe as inerentes alterações legislativas aos seguintes preceitos legais:

- **Alteração do nº 15 do Artigo 36º do Código do IVA, no mesmo sentido e para que esta disposição não constitua uma exceção ao regime proposto (alteração assinalada com sublinhado):**

15. “Sem prejuízo do disposto no número 17 a indicação na fatura da identificação e do domicílio do adquirente ou destinatário que não seja sujeito passivo não é obrigatória nas faturas de valor inferior a (euro) 1000, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a fatura contenha esses elementos.”

- **Alteração do Artigo 40º do Código do IVA (Faturas simplificadas). Propõe-se uma alínea c) (nova) para o nº 1, com a seguinte redação:**

1 – (...)

- a) (...);
- b) (...);
- c) **“Transmissões de bens por retalhistas nas situações previstas no nº 17 do artigo 36º (alteração assinalada com sublinhado):”**

- **Alteração ao Ofício Circulado Nº 50.001/2013 da Autoridade Tributária referente a Programas de Faturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria nº 160/2013, de 23 de Abril:**

Por forma a dar execução às alterações legislativas propostas, sugere-se que o Ponto 2.2.4., inclua 2 subdivisões;

Ponto 2.2.4.1. Que integre a redacção do 2.2.4.

Ponto 2.2.4.2., com a seguinte redacção:

Nas situações de faturas emitidas na transmissão de bens referida no n.º 17 do Artigo 36.º do CIVA, entregues a clientes que não facultem a sua identificação fiscal, deverão nestes documentos ser indicados:

- a) *“Transmissão de bens a que se refere o n.º 17 do artigo 36.º” (aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel);*
- b) *“O adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF”.*

FUNDAMENTAÇÃO

Com a presente alteração legislativa pretende-se que entre as Formalidade da Fatura, consagradas no artigo 36.º do CIVA passem a incluir a obrigatoriedade da Fatura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel, indicar o número de identificação fiscal do adquirente ou destinatário não sujeito passivo, salvo quando o adquirente ou destinatário solicite que a mesma não contenha esse elemento.

Esta alteração legislativa visa controlar a economia paralela e permite registar através da fatura de aquisição de material por um sujeito não passivo do imposto, não só a aquisição do bem, como o seu adquirente ou destinatário.

Nos caso em que este se recuse a fazer constar da fatura o NIF, passará a AT a dispor de informação que lhe permita avaliar as circunstâncias que o determinaram, inclusivamente no próprio transporte, considerando a utilização da Fatura como Guia de Transporte.

Para compatibilizar a presente alteração legislativa, com as restantes disposições do CIVA, propõe-se ainda:

- Que a presente exigência legal não seja dispensada mesmo nas faturas de valor inferior a (euro) 1000 (alteração do artigo 36.º n.º15 CIVA);
- Que esta situação possa também ser objecto de Faturas Simplificada (alteração ao artigo 40.º CIVA - nova alínea c);
- Por forma a fazer constar da Fatura, através do Novo Programa de Faturação (Portaria 363/2010 de 23 de Junho com a redacção dada pela Portaria 22-A/2012, de 24 de Janeiro e pela Portaria n.º 160/2013, de 23 de Abril) :
 - a) *Que se trata de uma fatura referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis relativos ao automóvel)*
 - b) *Que o adquirente ou destinatário não sujeito passivo não pretende indicar NIF”.*

Propõe-se igualmente uma alteração ao Ofício Circulado N.º 50.001/2013 da Autoridade Tributária.

25ª CONVENÇÃO ANUAL DA ANECRA

“INOVAÇÃO – A VIA PARA O SUCESSO”

28 e 29 de Novembro de 2014

CONCLUSÕES

Sob o tema “INOVAÇÃO: A VIA PARA O SUCESSO”, a ANECRA realizou, no Centro de Congressos de Lisboa, a sua 25ª Convenção Anual, que contou com a presença activa de cerca de 600 participantes, nos dias 28 e 29 de Novembro.

A Convenção é considerada o ponto mais alto da actividade de dinamização associativa do sector automóvel. Este evento contou com a presença do Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Economia, que presidiu à Sessão Solene de Abertura e do Senhor Secretário de Estado do Ambiente, a quem coube a presidência da Mesa da Sessão Solene de Encerramento, de entidades que directa ou indirectamente tutelam o sector automóvel, de diversos especialistas nas matérias trazidas a debate e da participação empenhada de empresas associadas e finalmente, de representantes dos Órgãos de Comunicação Social.

Desde 1990, a Associação aposta anualmente nesta Convenção e encontra sempre bons motivos para continuar. A ANECRA aproveita este momento, não só para reforçar os laços com os seus associados, representantes das Entidades Públicas, Civis e Militares e Privadas ligadas ao associativismo em geral e ao sector automóvel em particular, mas também para debater assuntos de grande interesse sectorial.

Foi propósito da ANECRA, apelar à reflexão sobre as dificuldades presentemente sentidas, pelos empresários do sector automóvel e sugerir a procura de soluções que melhor contribuem para antever o futuro e definir novas estratégias para o Negócio.

Procurando contribuir para a agilização do processo legislativo inerente às medidas que integraram o seu Manifesto, a Associação atenta à problemática da Economia Paralela no sector automóvel, exercida pelas oficinas clandestinas, requereu o reforço da fiscalização e apresentou ao Governo propostas de alteração legislativa, designadamente, a “Identificação fiscal do consumidor na emissão da factura/recibo

referente à aquisição de peças, acessórios ou consumíveis, relativos ao automóvel” e a “Obrigatoriedade de apresentação nos Centros de Inspeção da factura respeitante às revisões dos veículos”.

Uma outra iniciativa da Associação traduziu-se na criação de um procedimento especial para o Registo de Propriedade de Veículos, já aprovada em Conselho de Ministros. Com esta alteração legislativa, pretende-se, igualmente, regularizar situações de liquidação indevida de IUC de veículos cuja venda não foi acompanhada pelo Registo da Transferência de Propriedade. Esta proposta foi destacada pelo Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Economia durante o seu discurso.

Este Secretário de Estado anunciou ainda, para 2015, a atribuição de uma nova linha de crédito para revitalização das PME's, para além da majoração fiscal de 8% em gastos com a criação líquida de postos de trabalho e com investimentos em Inovação.

Também em matéria de Apoios Comunitários, esperamos que o novo quadro comunitário 2015 – 2020, seja ajustado à especificidade do Sector Automóvel e às Políticas activas de Emprego e Formação Profissional, especialmente, no que diz respeito à área de reparação e manutenção automóvel, essencial à recuperação financeira das respectivas empresas.

As expectativas dos clientes num Mundo em rápida transformação, as actuais exigências das novas gerações de empresas e consumidores, mais sensíveis às questões ambientais e mais permeáveis ao acesso a novos produtos tecnológicos, sobretudo na área das comunicações, alteraram o Negócio Automóvel que, acompanhando essa evolução, com impacto nas redes sociais orientadas para os clientes na Internet.

Foi evidenciado ainda um projecto inovador e pioneiro da Associação, o “Portal do Automóvel”, como exemplo do desenvolvimento tecnológico, capaz de revolucionar a forma de fazer negócio e de angariar clientes para as empresas associadas, conferindo-lhes notoriedade.

No Sector Automóvel, a Inovação estará sempre aliada à Segurança e à redução da sinistralidade. O futuro da indústria automóvel integrará os smartphones e a segurança do carro inteligente será oferecida pela computação. É inquestionável que, do Automóvel, dependerá a mobilidade das sociedades modernas, o qual por sua vez não deixará de acompanhar esta mudança de paradigma. A evolução do automóvel será

cada vez mais tecnológica e menos mecânica e, nessa medida, o desafio será o investimento em tecnologia.

Ao nível da Reforma da Fiscalidade Verde, as alterações previstas no contexto da consolidação orçamental em que o nosso país se encontra, visam contribuir para a eco-inovação, para a eficiência na utilização de recursos, para a redução da dependência energética do exterior e, ainda para, a introdução de padrões de consumos sustentáveis. Ideias avançadas pelos defensores desta reforma, presentes no painel.

Embora a Associação concorde, no plano dos princípios, com esta intenção de criação de incentivos fiscais, associados a comportamentos ambientais, antevê um impacto penalizador no sector, pelo aumento dos custos dos combustíveis decorrentes da criação da taxa de carbono e, também, pela insignificante expressão que irá ter, a retoma do Sistema de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida, apenas dirigida à aquisição de viaturas eléctricas, eléctricos plug-in e quadriciclos pesados, considerando a ANECRA que deveria ser extensível a outras viaturas novas igualmente com baixa emissão de CO₂.

A ANECRA contesta a existência de uma taxa de carbono e o acréscimo que provocará ao nível do preço dos combustíveis, o que penalizará o consumidor final e também as empresas, com consequências ao nível da mobilidade e comprometendo a competitividade económica, particularmente face à vizinha Espanha. A imposição de impostos verdes deverá ser acompanhada pela eliminação dos impostos “Negros”, como é o caso do IVA sobre o ISV. Impõe-se ainda promover a reformulação dos PEC’s (Pagamento Especial por Conta) e da Tributação Autónoma, tendo presentes os fortes constrangimentos que provocam no sector.

Seria desejável dar conteúdo ao anunciado Princípio da Neutralidade Fiscal, sob pena da Reforma da Fiscalidade Verde se traduzir apenas num novo agravamento de taxas e impostos que incidem sobre o Automóvel em Portugal, ainda que a coberto de preocupações Ambientais.

Relativamente à Inovação no Comércio Automóvel, a Associação refere a necessidade de uma valorização do cliente e a importância na capacidade de uma resposta eficiente. A qualidade do serviço, aliada à satisfação do consumidor, constituirá um imperativo estratégico. O novo modelo de negócio assenta na qualidade dos produtos,

mas também, na utilização de ferramentas inovadoras e numa eficaz rede de assistência após-venda que contribua para um menor custo de exploração.

A Inovação no sector automóvel, resulta também do desenvolvimento tecnológico. Exemplo disso, é a nova geração de Veículos Comunicantes que vem revolucionar o automóvel, como meio de transporte e como objecto deste Negócio, Através de informações de trânsito, chamadas de emergência, avisos sobre congestionamento, as viaturas comunicantes contribuirão decisivamente para a Segurança Rodoviária e até para a resolução de sinistros quando ocorrerem.

As redes de veículos comunicantes mudarão o Mundo e poderão constituir uma nova oportunidade de investimento para o Fabricante de automóveis, para as empresas de comunicação parceiras no Negócio e, ainda, para os prestadores de serviços na forma de assistência aos seus clientes. Proporcionar Segurança é o seu objectivo principal. Contudo, esta nova realidade, terá efeitos igualmente ao nível dos preços, publicidade, serviços a prestar e acessibilidades, gerando novos equilíbrios entre operadores e clientes.

Durante a Convenção foi ainda lançado o Concurso o “Gestor de Oficina do Ano”. Um concurso pioneiro em Portugal que pretende distinguir o gestor capaz de liderar o seu negócio com sucesso. Este prémio inovador tem assim como objectivo não só reconhecer o melhor gestor no Após Venda, nas áreas da Estratégia e Gestão, bem como também incentivar e alargar esta filosofia de boas práticas ao sector.

Foi demonstrado durante estes dois dias, em que decorreu a Convenção, que a “INOVAÇÃO”, na forma de satisfazer o cliente, assente numa fiscalidade mais eficaz, na utilização das ferramentas de apoio ao negócio, na tecnologia associada ao Automóvel e na motivação e empreendedorismo de todos aqueles que integram a organização, constituirá a VIA PARA O SUCESSO das nossas empresas, como tema de fundo bem sucedido da 25ª Convenção da ANECRA.

Lisboa, 29 de Novembro de 2014

POSIÇÃO DA ANECRA SOBRE A EXCLUSÃO DE CIRCULAÇÃO EM LISBOA

A ANECRA propõe soluções para a mobilidade em Lisboa dos “Veículos com matrícula anterior ao ano de 2000” e à sua condição de viaturas “não amigas do ambiente”

A entrada em vigor em 15 de Janeiro, por motivos ambientais, das novas Regras de Circulação Automóvel em Lisboa, aplicáveis aos veículos automóveis com matrícula de ou anterior ao ano de 2000, veio gerar, não só fortes constrangimentos quanto à mobilidade e acessibilidade para os proprietários dos veículos com idade superior a 15 ou 19 anos, consoante a zona geográfica a que digam respeito, como também veio pôr em causa a actividade, senão mesmo a sobrevivência, de muitas micro e pequenas empresas, particularmente do segmento da reparação e manutenção automóvel, localizadas dentro da área de exclusão de circulação.

A ANECRA não põe em causa, os princípios que nortearam a génese desta Medida, que tem inerente a salvaguarda da boa qualidade ambiental da cidade, subjacente ao respeito pelo cumprimento dos limites impostos pelas Regras Europeias quanto às emissões poluentes, discordando da forma casuística e eventualmente menos ponderada, como foi implementada, com efeitos profundamente negativos, quer ao nível dos proprietários das viaturas referidas, quer das empresas prestadoras de serviços de reparação e manutenção automóvel.

Questionaremos assim, se a Medida referida terá como solução exclusiva o abate dessas viaturas de idade superior a 15 anos, a que está subjacente um incentivo à compra de uma viatura nova, considerando que, tal, constituiria um contributo necessário mas não suficiente, para a concretização desse negócio, por parte de quem, seguramente, não dispõe de Rendimentos Disponíveis para tal efeito.

Por outro lado, pergunta-se, como poderão sobreviver as empresas de reparação automóvel, estabelecidas no centro de Lisboa, na sua maioria reparadores independentes, que até agora encontravam nas viaturas anteriores a 2000, uma parte muito significativa dos seus clientes, que em grande maioria estão sedeados em locais fora da zona de exclusão?

Na opinião da ANECRA, e sobre a primeira questão, existem outras soluções a considerar, nomeadamente, a instalação de GPL, GNC, o que permitirá colocá-las na condição de “viatura amigas do ambiente”, com evidentes vantagens para os seus proprietários, quer em termos de custo de benefício, quer em termos ambientais, quer em termos energéticos.

Para tal efeito, tornar-se-á necessária uma resposta urgente, da parte do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), para a criação de regulamentação complementar capaz de permitir a execução da legislação publicada em 25 de Junho de 2013, no seguimento da luta travada pela ANECRA, há mais de 20 anos, com vista à eliminação dos principais constrangimentos à adopção desta solução energética amiga do ambiente, como aliás, é reconhecido no Regulamento Camarário, que exclui estas viaturas das medidas agora implementadas em Lisboa.

Por outro lado, e por forma a dar adequada continuidade às Propostas formuladas pela Comissão da Reforma da Fiscalidade Verde, será importante, a criação de incentivos fiscais à instalação de equipamentos de GPL/GNC, nos veículos com matrícula de ou anterior ao ano de 2000, o que permitirá a concretização, não só dos objectivos de cariz ambiental, como também, os de mobilidade total e de redução dos custos energéticos.

Sobre a segunda questão, a ANECRA sugere que a Autarquia de Lisboa introduza medidas que permitam atenuar os prejuízos da nova mobilidade causados às pequenas empresas de comércio e serviços, nomeadamente às empresas de reparação automóvel, estas as mais prejudicadas, por lhes ter sido retirado parte do potencial de clientes.

A ANECRA manifesta a sua plena disponibilidade para, junto das Entidades competentes da Autarquia de Lisboa, prestar todo o contributo que permita atenuar o impacto negativo da Medidas que entraram em vigor, na capital, no passado dia 15 de Janeiro.