

ASSUNTO: Posição da ARAN face ao Projecto de Lei que procede à Primeira Alteração ao Decreto-Lei n.º 84/2021, de 18 de outubro, relativa aos Direitos do Consumidor na Compra e Venda de Bens, Conteúdos e Serviços Digitais.

PROJETO DE LEI N.º .../XV/1.^a

Procede à Primeira Alteração ao Decreto-Lei n.º 84/2021, de 18 de outubro, relativa aos Direitos do Consumidor na Compra e Venda de Bens, Conteúdos e Serviços Digitais

Considerando que a ARAN – Associação Nacional do Ramo Automóvel, constitui uma associação empresarial representativa das empresas ou empresários em nome individual que, entre outros, se dedicam à actividade de comércio retalhista de veículos automóveis novos e usados ligeiros ou pesados, de passageiros, mercadorias e agrícolas, atrelados, caravanas, motociclos, pneus, peças, componentes e acessórios para os mesmos e atentando no âmbito do presente projecto de lei, que contende de forma directa com as identificadas actividades, cumpre-nos apresentar os seguintes comentários e contributos para a discussão.

A ARAN, conforme aliás vem desde há muito manifestando, considera que o que resulta do disposto no diploma legal que pretende agora alterar-se, não se mostra adaptado e, em muitos casos, nem adequado ao mercado dos bens móveis usados sujeitos a registo, como é o caso dos veículos automóveis usados.

A ARAN considera ser essencial regular esta atividade comercial, concretamente para o reforço da transparência nas transações, para assegurar a crescente qualificação dos operadores económicos, para assegurar a segurança do comércio jurídico, a proteção dos consumidores e dos seus direitos.

Isto posto, analisando o projecto de lei aqui em causa, o mesmo, em linhas gerais, procede a uma alteração ao artigo 12.º do Decreto-lei 84/2021, de 18 de Outubro, acrescentando ao seu n.º 1 *“Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º-A”, (...), mantendo-se os demais números inalterados;*

Por outro aldo, propõe-se alterar o n.º 2 do artigo 13.º, bem como o n.º 5 (neste caso para aludir também ao prazo previsto no n.º 2 e não apenas ao do n.º 1).

Propõe-se alterar também o n.º 1 do artigo 15.º, igualmente acrescentando ao seu n.º 1 *“Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º-A”.*

Por fim, procede ao aditamento de um artigo, o Artigo 12.º - A, com a epígrafe *“Responsabilidade do profissional em caso de falta de conformidade de bens móveis usados sujeitos a registo”.*

Assim,

“Artigo 13.º

[...]

1 - *[...].*

2 - *A falta de conformidade que se manifeste no prazo da garantia prevista para os bens móveis usados sujeitos a registo, presume-se existente à data da entrega do bem, exceto quando tal for incompatível com a natureza dos bens ou com as características da falta de conformidade ou quando a conformidade do bem tenha sido atestada pelo profissional no momento da venda, através de um programa nacional de certificação, a regulamentar por portaria dos membros do Governo.*

3 - *[anterior n.º 2].*

4 - [anterior n.º 3].

5 - *Decorridos os prazos previstos nos números 1 e 2, cabe ao consumidor a prova de que a falta de conformidade existia à data da entrega do bem."*

O referido artigo 13.º respeita às regras do ónus da prova, presumindo-se que a falta de conformidade que se manifestar no prazo de garantia dos bens móveis usados sujeitos a registo já existia à data da entrega do bem, prevendo-se exceções, concretamente fazendo aqui aplicar as do n.º 1, excecionando-se também os casos em que a conformidade do bem tenha sido atestada pelo profissional no momento da venda, através de um programa nacional de certificação (programa esse a regulamentar).

Ora, quanto a esta concreta proposta, julgamos relevante que ao invés de aludir ao prazo de garantia dos bens móveis sujeitos a registo se identificasse o concreto prazo, usando-se a mesma técnica prevista no n.º 1.

Isto porque, consideramos que da redação proposta se poderiam levantar as seguintes dúvidas ou questões:

- Quando o legislador se refere ao prazo de garantia dos bens móveis usados sujeitos a registo, refere-se ao previsto no artigo 12.º-A que se propõe aditar?;

- Ou refere-se ao prazo estabelecido no artigo 12.º n.º 3 do DL 84/2021, de 18 de outubro?

Esclarecendo-se este concreto ponto a ARAN concorda com a proposta.

De qualquer modo, e embora para outro momento, ou seja, o da regulamentação através de portaria dos membros do Governo, a ARAN apresenta, desde já, o seguinte contributo:

Que a conformidade do bem (automóvel) apenas possa ser atestada no momento da venda por profissionais que se encontrem registados enquanto profissionais de revenda de veículos automóveis. Este registo teria de ser previsto na lei e considerado obrigatório. Em anexo segue documento relativo ao que denominamos de “Registo Profissional de Revendedores de Veículos Automóveis”

Quanto ao Artigo 12.º - A,

“Artigo 12.º-A

Responsabilidade do profissional em caso de falta de conformidade de bens móveis usados sujeitos a registo

1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, nos bens móveis usados sujeitos a registo, com idade superior a 5 anos e mais de duzentos mil quilómetros, o profissional é responsável por qualquer falta de conformidade que se manifeste no prazo de três anos a contar da entrega do bem.

2 - Excluem-se da responsabilidade prevista no número anterior as peças consideradas de desgaste rápido conforme manual de garantia que deve ser entregue e aceite pelo adquirente no momento da venda.”

Analisando quer a norma do n.º 1 quer a do número 2 deste artigo que se propõe aditar, apresentamos os seguintes comentários e questões:

- O prazo de 18 meses previsto no n.º 3 do artigo 12.º do DL 84/2021, de 18 de outubro, é aplicável ao caso dos automóveis? Pretende-se afastar esse regime?

Na verdade, atentando de forma conjugada quer na proposta de alteração ao artigo 12.º n.º 1, “*Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º-A*” e ao teor do 12.º-A, a conclusão que nos parece imediata é a de que o legislador pretende que o disposto no artigo 12.º-A

prevaleça face ao regime do artigo 12.º, não só do n.º 1, como bem assim dos demais números, embora não haja quanto aos demais proposta para alteração.

De facto, uma vez que o legislador refere que caso o veículo tenha idade superior a 05 anos e mais de 200 mil km o profissional é responsável por qualquer falta de conformidade que se manifeste no prazo de 03 anos a contar da entrega do bem, então está a afastar a possibilidade de as partes nestes casos reduzirem o prazo de garantia para 18 meses.

Por outro lado, atentando nos requisitos da norma (idade superior a 05 anos e mais de 200 mil km) o que faz sentido não é manter um prazo que já se aplica ou pode aplicar por força do disposto no artigo 12.º n.º 1, o que faz sentido face ao desgaste sofrido pelo bem, é diminuir o prazo de garantia, o que se propõe desde já.

Na verdade, o que salvo o merecido respeito se propõe e pretende fazer, é dizer que um veículo novo e um veículo com mais de 05 anos e de 200 mil km tem o mesmo prazo de garantia e a mesma protecção da lei, com o agravamento de que também salvo o merecido respeito, a possibilidade de redução do prazo para 18 meses parece ser eliminada.

Assim, entende a ARAN, ser imperioso esclarecer sem margem para dúvidas ou diferentes interpretações, que o disposto no n.º 3 do artigo 12.º é aplicável aos bens móveis usados sujeitos a registo.

Caso o espírito da proposta tenha sido eliminar essa possibilidade a ARAN não concorda, nem poderia concordar.

Por sua vez e não ignorando a proposta de redação do n.º 2 do artigo 12.º-A, segundo a qual se excluem da responsabilidade prevista no n.º 1 do mesmo artigo, as peças consideradas de desgaste rápido, conforme manual de garantia que deve ser entregue e aceite pelo adquirente no momento da venda, a ARAN concorda que as peças de

desgaste rápido sejam excepcionadas de garantia, no entanto, não deixa de considerar que esta concreta iniciativa peca por defeito.

Em conclusão, a ARAN considera que a proposta de alteração em análise não deve ser alterada nos termos propostos, devendo ter-se em consideração o que acaba de se expor.

Anexa-se: 01 documento.

A ARAN,

DO REGISTO PROFISSIONAL DE REVENDEDORES DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS

I – Breve Enquadramento

A venda de automóveis, como é sabido, constitui uma actividade com muita importância na economia portuguesa, porquanto para além do valor acrescentado que gera, emprega muitos trabalhadores.

Na verdade, como sabemos, até por resultar público e notório, o veículo automóvel trata-se de um bem hoje considerado como essencial para qualquer economia familiar ou empresarial, conquanto se releva manifesta a sua relevância quer na organização familiar quer na organização empresarial, na medida em que o automóvel é essencial tanto para a deslocação para o trabalho (ainda que se promova o recurso a transportes públicos certo é que o automóvel é essencial, mais não seja, para a deslocação até ao transporte público), e para um conjunto de deslocações imprescindíveis no dia-a-dia familiar.

Sendo igualmente manifesta a sua relevância para o dia-a-dia empresarial.

Acresce que, o veículo automóvel, constituindo um bem essencial é, por natureza, um bem com um valor económico em muitos casos elevado, ou pelo menos, sempre elevado ainda que independentemente do seu valor de mercado por não ser possível desligarmos do valor que o mesmo representa na esfera do seu proprietário.

Aqui chegados, a venda de veículos automóveis, concretamente, usados, carece de ser regulamentada e organizada de tal forma a que seja possível a protecção dos compradores (especialmente consumidores finais) nos negócios realizados.

Porém, sabemos que em muitos casos assim não acontece, desde logo por ser conhecido que não faltam vendedores de automóveis usados, inclusivamente importados, comerciantes no sentido próprio, que se apresentam como sendo particulares e celebram os negócios nessa qualidade, deixando desprotegidos os consumidores.

Ao que acresce o facto de os cofres do Estado serem igualmente lesados, por se tratar de economia paralela que escapa ao “filtro” da administração fiscal.

Por outro lado, verificam-se circunstâncias que propiciam a **concorrência desleal para com os operadores económicos legalmente estabelecidos e que cumprem as regras em vigor.**

Assim, em ordem a regular de forma efectiva o exercício desta actividade comercial, torna-se essencial a previsão de um registo profissional de revendedores de veículos automóveis.

II - Propostas

Registo Profissional de Revendedores de Veículos Automóveis

1. Propõe-se a previsão na lei, como condição para o acesso e como condição para o desenvolvimento da actividade no caso dos operadores económicos já estabelecidos, da obrigação de promoção do registo de profissionais que se dedicam à venda de veículos automóveis.
2. O referido registo deverá ser efectuado através de comunicação ao IRN – Instituto dos Registos e Notariado, através do qual, entre o mais, os operadores económicos (ENI ou sociedades comerciais), terão de:
 - a) Proceder à sua identificação;
 - b) Proceder à Identificação das pessoas singulares responsáveis pelo operador económico;
 - c) Identificar a sede onde se desenvolve a actividade;
3. Por outro lado, é essencial prever na lei que o referido registo **constitui condição para que os operadores económicos possam registar-se em qualquer plataforma online de venda de automóveis;**

4. Propõe-se, adicionalmente e como incentivo à promoção daquele registo e qualificação destes profissionais, que os mesmos beneficiem de uma suspensão da tributação do Imposto Único de Circulação para os automóveis que permaneçam no activo permutável ou circulante das empresas que se dedicam à compra e venda de automóveis, durante o período de tempo que medeia entre a sua aquisição e a revenda;

5. Necessidade de previsão na lei da definição de revendedor de automóveis e de particulares, propondo-se as seguintes definições:

a) *"Revendedor de Automóveis – São os operadores económicos, devidamente registados com o estatuto Profissional de Revendedores de Veículos Automóveis, que se dedicam à actividade de compra e venda de veículos automóveis usados, com fins lucrativos";*

b) *"Particulares – São as pessoas singulares, sociedades comerciais ou outras entidades de direito privado, que promovam, sem fins lucrativos e sem carácter comercial, a venda dos veículos automóveis de sua propriedade".*

6. Como forma de garantir que apenas se dedicam ao comércio de automóveis usados operadores legalmente constituídos, mostra-se essencial prever uma presunção elidível na lei, no sentido de que, quem, sem o referido registo profissional, venda num mesmo ano mais de dois veículos automóveis, apresente prova de que age na qualidade de particular:

"Presume-se revendedor automóvel quem num mesmo ano civil venda mais do que dois veículos automóveis usados".

III – Conclusão

As propostas acabadas de se identificar mostram-se indispensáveis para regular esta actividade comercial, concretamente para o reforço da transparência nas transações,

para assegurar a crescente qualificação dos operadores económicos, para assegurar a segurança do comércio jurídico, a protecção dos consumidores e dos seus direitos.

A isso acresce que, a implementação destas propostas terá um forte impacto na tesouraria das empresas, será determinante para o combate à evasão fiscal e à concorrência desleal, permitindo ainda a criação de uma base estatística fidedigna referente ao comércio de automóveis usados.

A ARAN,

