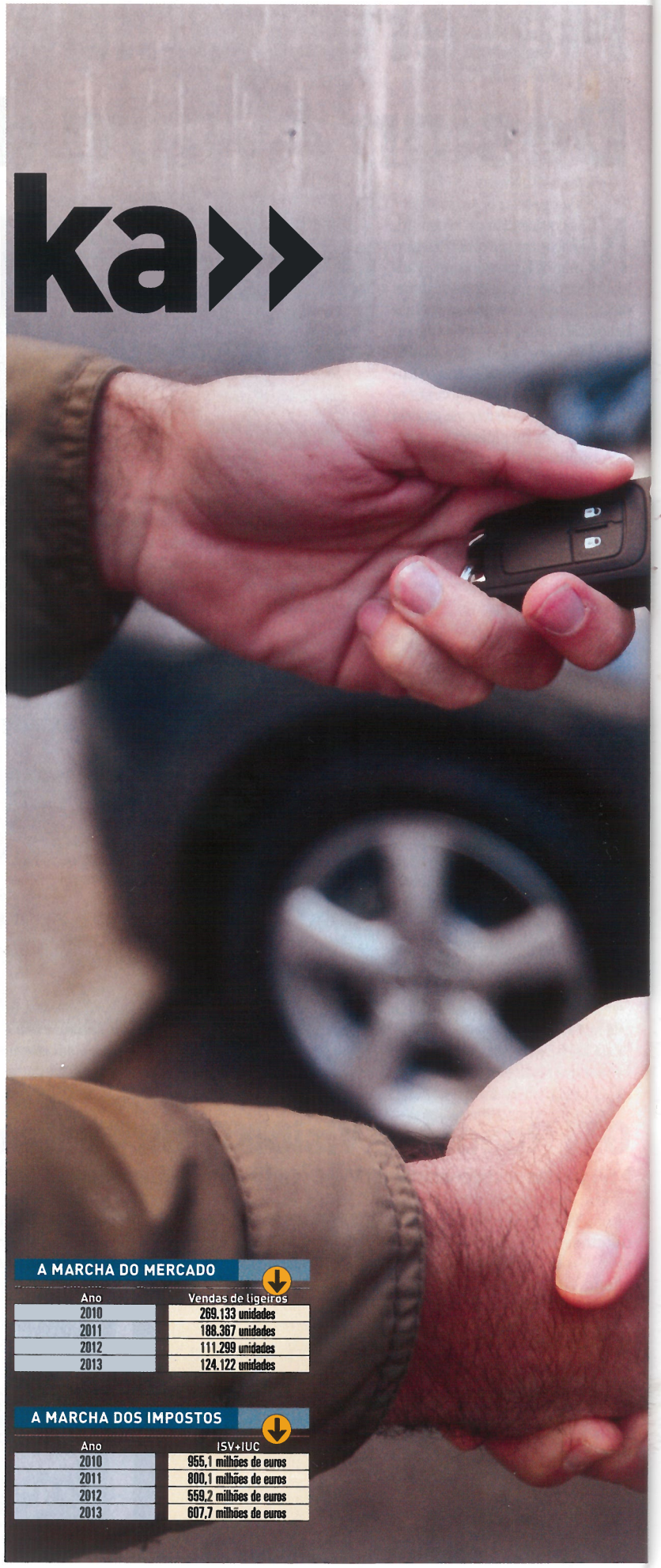
Os anos da «troika»



Aumento da carga fiscal, a redução do poder de compra das famílias pelos cortes nos salários e pensões e as restrições ao crédito (quase) *mataram* o setor automóvel em Portugal nos últimos três anos, os da... *troika*

Renato Rodrigues

QUANDO a 17 de maio de 2011 o governo de José Sócrates resolveu pedir ajuda internacional, posteriormente materializada no Programa de Ajustamento Económico e Financeiro negociado com a *troika* (FMI/BCE/Comissão Europeia), no valor de 78 mil milhões de euros, o setor automóvel vinha de um ano de recuperação. Entre 2009 e 2010, as vendas cresceram 34,6% para 269.133 ligeiros, muito devido ao incentivo ao abate que a austeridade de então, o famigerado PEC, *matou* no final desse ano.

No início de 2011, as nuvens sobre o setor automóvel já eram *negras* com o aumento do IVA de 21 para 23% e do ISV em 3,8%, além da subida das taxas de tributação autónoma de IRC que afetaram duramente os carros de serviço. Mas ninguém esperava o *furacão* que se seguiu. Logo no final do ano, as vendas de ligeiros não foram além das 188.367 unidades (-30%) e iriam baixar ainda mais em 2012, o pior ano de sempre para o setor, batendo no fundo: 111.299 (-40,9%).

O setor automóvel na sua globalidade foi o segundo, depois da construção, mais afetado por três anos de duras restrições ao consumo. O novo cenário económico afetou os *players* do negócio, a Associação Nacional das Empresas de Comércio e Reparação Automóvel (ANECRA) estima o encerramento de 13.000 empresas e no despedimento de 44.000 pessoas. De *stands* a oficinas, passando pelos representantes das marcas, todos foram *obrigados* a encolher. Mas os consumidores que, de repente, viram *cortado* o acesso a modelos mais seguros eficientes e económicos foram os mais afetados. A idade média do parque automóvel já vai nos 11,7 anos, quando em 2000 era de apenas 7,2 anos!

Confrontado com o que o ajustamento obrigou o país a fazer, o secretário-geral da ANECRA, Neves da Silva, não tem dúvidas que o setor «colapsou» e que apesar dos *bons* resultados de 2013 e já deste ano, a situação está longe de ser boa. «Nunca como até agora houve tanta economia paralela nas vendas e na reparação. Somos todos prejudicados, as empresas pela concorrência desleal, o Estado por menos impostos, os consumidores por reparações mal feitas e compras (usados) sem garantia», alerta.

O Conselho de Finanças Públicas (CFP) concluiu recentemente que o Governo pretende manter os atuais níveis de impostos nos próximos quatro anos, pelo que a carga fiscal vai continuar a evoluir até 2018 e sempre a um ritmo superior ao da economia. Naquele ano, a receita vai atingir 25,5% do PIB, contra os 24,8% em 2013, diz o CFP.

Neves da Silva nem quer ouvir falar em mais impostos (todas as associações do setor defendem justamente a redução da carga fiscal e a reintrodução dos incentivos ao abate para dar a volta à crise) e não teme em usar palavras como «hecatombe» para classificar o aumento previsto no IVA de 0,25%. «Não é tanto os 0,25%. É o facto da taxa ir ficar nos 23,25%. Esse é o problema!».

Carla Matos, advogada e responsável pelo departamento de Tax da Sociedade de Advogados CCA, diz que a margem de manobra para aumentar impostos «é cada vez mais difícil». «A única forma de reduzir a tributação autónoma será via tributação da utilização pessoal do veículo. Deste modo, caso os colaboradores passem a ser tributados em IRS pela utilização pessoal do veículo, as sociedades, entidades empregadoras, têm uma redução significativa nas despesas sujeitas a tributação autónoma», explica.

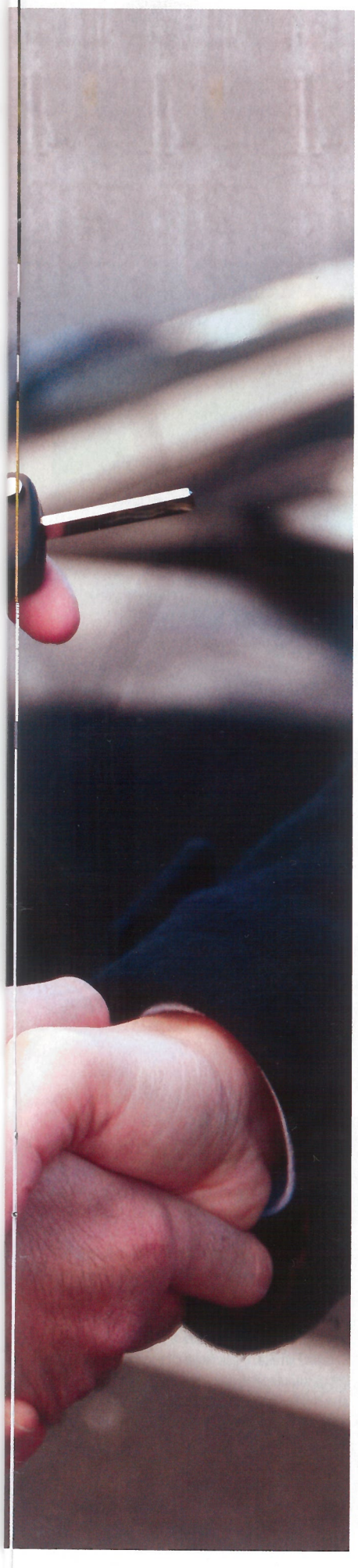
O setor espera a conclusão do *dossier* reforma da fiscalidade verde prometido para este ano e que terá mudanças no ISV, IUC (e também no ISP), para saber o que contar para os próximos anos. Neves da Silva quer ver consagrado o regresso dos abates e ajuda ao GPL (novos e usados) e elétricos.

A MARCHA DO MERCADO

Ano	Vendas de ligeiros
2010	269.133 unidades
2011	188.367 unidades
2012	111.299 unidades
2013	124.122 unidades

A MARCHA DOS IMPOSTOS

Ano	ISV+IUC
2010	955,1 milhões de euros
2011	800,1 milhões de euros
2012	559,2 milhões de euros
2013	607,7 milhões de euros



«Há uma clara fadiga fiscal»

Hélder Pedro, líder da ACAP, declara que o Estado tem tratado muito mal o setor automóvel

Hélder Pedro, secretário-geral da Associação Automóvel de Portugal (ACAP), afirma que as empresas e os consumidores não aguentam mais impostos.

AUTO FOCO – Que balanço para o setor de 3 anos de ajustamento?

Hélder Pedro – Este setor, sendo um setor barómetro da nossa economia, é sempre um dos mais afetados em situação de recessão da economia. Foi assim, na recessão económica de 2009 (o que levou mesmo à criação do PASA, programa que aumentou o valor do incentivo ao abate e reduziu a idade dos veículos a abater). Com a entrada da *troika*, sendo, todavia, importante tomar medidas de contenção da despesa pública e assegurar o aumento de receitas fiscais, a degradação da nossa economia, com o encerramento de empresas e o aumento exponencial do desemprego, foi extremamente negativo.

P. - A redução dos volumes de vendas foi o ponto mais negativo?

R. – Este foi, sem dúvida, o efeito mais nefasto que coincidiu com a presença da *troika*. Como é sabido, algumas instituições internacionais começam a questionar os efeitos das medidas de extrema austeridade, designadamente como as restrições ao consumo, que foram impostas pelo programa de ajustamento. Aliás, no final de 2013 o próprio INE reconheceu que os três trimestres consecutivos de crescimento do PIB se deveram ao aumento da procura de bens de consumo duradouro, como os veículos automóveis. Este aumento da procura, tal como sempre afirmámos, conduziu a um aumento da receita fiscal e , só por esta via, a economia pode recuperar.

P. – Como foi feito o ajustamento do setor?

R. – Pela análise da evolução anual das empresas do setor do comércio e da reparação automóvel que foram criadas no período de 2004 a 2012 e as que encerraram no período de 2004 a 2011 (dados não disponíveis para 2012)verifica-se um significativo agravamento do saldo entre nascimento e morte de empresas. Em 2012, por exemplo foram criadas 2137 empresas mas desaparecem 3510. No emprego, 93.796 pessoas trabalhavam no setor em 2012 *contra* 103.661 em 2010.



Para Hélder Pedro a «austeridade extrema» matou a economia as receitas fiscais

P. – Os automobilistas e as empresas aguentam mais carga fiscal?

R. – O setor está, já há muito tempo, numa situação de clara fadiga fiscal. Ou seja, a carga fiscal é das mais elevadas da Europa o que representa uma contradição dado que somos um País onde a indústria automóvel tem um peso muito significativo na nossa economia. De entre os países, da União Europeia, que têm indústria automóvel, Portugal é aquele onde a carga fiscal sobre o automóvel é das mais elevadas. Neste contexto, a incidência do IVA sobre o ISV (Imposto sobre Veículos) contribui em muito para aquela carga fiscal. Deste modo, o anunciado agravamento da taxa daquele imposto, mesmo que apenas em vinte e cinco pontos percentuais será bastante negativo para o setor.

Na indústria automóvel, um dos pontos principais a ter em conta é a forma como o País tributa internamente os automóveis. E, neste particular, o Estado português tem tratado muito mal o setor automóvel ao longo das últimas décadas.

Empresas «salvam» negócio

Beja Amaro, presidente da ALF, diz que o setor do financiamento tem condições para crescer

Os anos da *troika* tornaram o mercado nacional (quase) dependente das compras empresariais que *animaram* o negócio das vendas e reparação. Mesmo com dois agravamentos da tributação autónoma de IRC (2011 e 2014) «a penalização fiscal, apesar de nefasta para o setor, contribuiu para que os clientes analisassem melhor as diversas formas de financiamento automóvel ao seu dispor, o que acabou por contribuir para a crescente divulgação do Renting e do Leasing», diz a AUTO FOCO, Beja Amaro, presidente da Associação Portuguesa de Leasing, Factoring e Renting (ALF). Nestes anos, o setor viu surgir em força os *bancos* ligados aos construtores automóveis, mas Beja Amaro assegura que «o setor ajustou-se à dimensão da procura, ao mesmo tempo que reviu os processos e as estruturas. Houve grandes evoluções ao nível da quantidade, qualidade e integração dos serviços prestados, o que permitiu que o Renting fosse sempre um produto com grande procura. No Leasing estamos hoje bastante melhores do que estávamos há 2 ou 3 anos».



Financiamento tradicional tem perdido negócio para os «bancos» das marcas

Para Beja Amaro, Portugal apresenta uma carga fiscal das mais elevadas na Europa e o facto de não existirem incentivos, coloca-nos em desvantagem face a alguns países Europeus. O que as empresas podem fazer é tentar minorar os efeitos: «apesar do acréscimo de preços dos automóveis aos quais não se pode fugir, existem alternativas de financiamento que minoram o impacto do acréscimo. No Renting, o IVA sobre as rendas mensais nunca será tão elevado como se tivessem que adquirir a totalidade de uma viatura. No Leasing é dedutível».