



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
GABINETE DE INFORMAÇÃO FINANCEIRA DE MOÇAMBIQUE (GIFiM)

Despacho n.º **11**/2024
de **18** de Julho

A Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, alterada pela Lei n.º 3/2024, de 22 de Março, que estabelece o Regime Jurídico e as Medidas de Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais, Financiamento do Terrorismo e Financiamento da Proliferação de Armas de Destruição em Massa, define que o Gabinete de Informação Financeira de Moçambique (GIFiM) é Autoridade de Supervisão, competindo-lhe realizar a avaliação sectorial do risco, à luz da alínea b) do artigo 55.

Nestes termos, usando das competências que lhe são atribuídas pelo número 1 do artigo 58, da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, conjugado com a alínea b) do número 2 do artigo 41 do Decreto n.º 15/2024, de 9 de Abril, determina:

1. É aprovado o Relatório de Avaliação Sectorial do Risco de Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo do Sector de Venda e Revenda de Veículos, em anexo ao presente Despacho, que dele faz parte integrante.
2. O presente Despacho entra em vigor na data da sua assinatura.

Maputo, aos 15 de Julho de 2024

O Director Geral do Gabinete de Informação Financeira de Moçambique – Aurélio Matavele Júnior





**REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
GABINETE DE INFORMAÇÃO FINANCEIRA DE MOÇAMBIQUE**

**AVALIAÇÃO SECTORIAL DOS RISCOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS E
FINANCIAMENTO DO TERRORISMO DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE
VEÍCULOS**

Maputo, Janeiro de 2024



**AVALIAÇÃO SECTORIAL DOS RISCOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS E
FINANCIAMENTO DO TERRORISMO DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE
VEÍCULOS¹**

Índice

I. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
II. INTRODUÇÃO	5
1. Objectivos.....	5
2. Metodologia	6
III. AVALIAÇÃO DOS RISCOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS NO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS	7
1. DESCRIÇÃO DO SEGMENTO DE VEÍCULOS NOVOS	7
2. DESCRIÇÃO DO SEGMENTO DE VEÍCULOS USADOS	8
3. SUPERVISÃO	8
4. ANÁLISE DAS AMEAÇAS.....	9
5. VULNERABILIDADES DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS (NOVOS E USADOS) A NÍVEL NACIONAL	11
.5.1. Qualidade dos controlos LBC no Sector de venda e revenda de veículos novos e usados 11	
.5.2. Vulnerabilidades inerentes ao segmento de veículos novos e usados.....	25
.5.3. Prioridades do segmento de veículos novos	29
.5.4. Prioridades do segmento de veículos usados.....	32
6. RISCO DE BC/FT DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS	34

¹ O termo veículo é usado para definir qualquer mecanismo destinado ao transporte de pessoas ou mercadorias, é um termo geral que especifica o transporte como um todo (bicicletas, veículos motorizados - motocicletas, carros, camiões, autocarros). No entanto, para efeitos da presente avaliação, o termo veículos é usado para se referir a viaturas (carros, camiões, autocarros).



ACRÓNIMOS

ANR- Avaliação Nacional do Risco

AML - *Anti-Money Laundering* (Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais)

BC – Branqueamento de Capitais

BEF – Beneficiários Efectivos

CFT - *Combating the Financing of Terrorism* (Combate ao Financiamento do Terrorismo)

FT – Financiamento ao Terrorismo

GIFiM – Gabinete de Informação Financeira de Moçambique

LBC- Luta contra o Branqueamento de Capitais

OCOS – Oficial de Comunicação de Operações Suspeitas

OAJs - Órgãos de Administração da Justiça

PPE's – Pessoas Politicamente Expostas

NUIT – Número Único de Identificação Tributária

UNSCR – Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Mcnet – Mozambique Community Network (Sistema TradeNet)



I. SUMÁRIO EXECUTIVO

A Avaliação Sectorial dos Riscos de Branqueamento de Capitais e de Financiamento do Terrorismo (BC/FT) do sector de venda e revenda de veículos dá cumprimento ao dever plasmado no artigo 58 da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, tendo observado a metodologia e a ferramenta do Banco Mundial, que numa sequência de acções de assistência técnica, foi trabalhando com as Autoridades de Supervisão dos Sectores das APNFD's na elaboração de instrumentos de trabalho e nas orientações a disseminar junto às Entidades Supervisionadas, de modo a responderem as exigências legalmente estabelecidas. Este processo envolveu vários órgãos do sector público e instituições privadas no sentido de se trabalhar para o fortalecimento do regime jurídico de prevenção e combate ao BC/FT.

Esta avaliação tem como objectivo identificar as vulnerabilidades e compreender os riscos existentes no regime de prevenção e combate ao BC/FT, aplicáveis aos segmentos de venda e revenda de veículos novos e usados, dando cumprimento ao dispositivo legal, bem como às Recomendações do GAFI que definem a necessidade de se adoptar uma abordagem baseada no risco, para melhor alocação de recursos necessários para a mitigação dos riscos incorridos pelo sector aqui em análise.

As ameaças de BC identificadas na Avaliação Nacional do Risco de Março de 2022 (ANR) identificou os principais crimes precedentes susceptíveis de gerar produtos a serem branqueados, nomeadamente, corrupção, tráfico de drogas, fraude fiscal, crimes ambientais, crime de rapto e cárcere privado, todos com nível alto e com tendência crescente.

De acordo com as constatações decorrentes do presente exercício de avaliação, o **risco residual de BC/FT do sector de venda e revenda de veículos novos é Médio**, resultando da conjugação de um nível Alto de ameaça e um nível Médio-Baixo de vulnerabilidade. No entanto, em relação ao sector de venda e revenda de veículos usados, **o risco residual de BC/FT é Alto**, resultando da conjugação de um nível Alto de ameaça e um nível Alto de vulnerabilidade.



II. INTRODUÇÃO

A presente avaliação sectorial de risco de BC/FT do sector venda e revenda de veículos novos e usados vem dar cumprimento ao estabelecido no artigo 58 da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto e teve por referência a metodologia e o modelo do Banco Mundial, contendo os Critérios de Abordagem e de Avaliação.

1. Objectivos

Nesta avaliação, os principais objectivos são:

- Identificar a vulnerabilidade do sector de venda e revenda de veículos novos e usados, enquanto inserido no conceito de APNFD;
- Identificar, em função das necessidades, os produtos ou serviços² oferecidos pelo sector e que possam oferecer maior risco de BC/FT;
- Priorizar planos de acção que possam reforçar os controlos contra o BC/FT no sector de venda e revenda de veículos.

O resultado da avaliação do sector de venda e revenda de veículos novos e usados, é necessário para:

- Elaborar planos de acção, políticas e práticas de prevenção e combate ao BC/FT que possam oferecer uma maior eficácia ao risco a que se encontram expostos;
- Avaliar o impacto das diferentes intervenções da autoridade reguladora do sector;
- Comparar o nível de vulnerabilidade do sector de venda e revenda de veículos com o nível de vulnerabilidade registados em outros sectores e hierarquizar a atenção que o país deverá dar a cada um deles, em consonância com o risco que foi apurado nas avaliações realizadas;
- Garantir a eficiente alocação de recursos;

² A avaliação pode incluir produtos e serviços. Por razões de simplicidade, este documento passa apenas a referir-se a “produtos”. Esta referência deve ser entendida como “produtos ou serviços”.



- Desenvolver controlos específicos de prevenção e combate ao BC/FT para empresas de alto risco no sector e seus produtos.

2. Metodologia

Para a realização do processo de avaliação sectorial do risco, foram constituídos 2 (dois) grupos de trabalho integrando os segmentos de venda e revenda de veículos novos e o de usados.

- O Segmento de veículos novos é representado pelas seguintes entidades:
 - a) Gabinete de Informação Financeira de Moçambique - GIFiM (coordenador);
 - b) Associação de Importadores e Distribuidores de Automóveis de Moçambique (AIDAM);
 - c) Caetano Formula Moçambique SA;
 - d) CFAO Motors Mozambique, Lda;
 - e) Motorcare Moçambique, Lda;
 - f) Ronil, Lda;
 - g) Técnica Industrial, SA;
 - h) Entrepasto Auto, SA.
- O segmento de venda e revenda de veículos usados é representado pelas seguintes entidades:
 - a) Gabinete de Informação Financeira de Moçambique - GIFiM (coordenador);
 - b) MUSSARAT Motors Lda;
 - c) Shahzad Trading Lda;
 - d) Hunney Motors Lda;
 - e) Zara Motors, Lda;
 - f) CSS Motors, Lda;
 - g) Ahmad Motors, Lda.



Com efeito, na presente avaliação, optou-se por um método que permitisse fazer a recolha da informação estatística sobre as ameaças e vulnerabilidades, efectuar o diagnóstico e análise de cenário e fazer a comparação de vulnerabilidades resultantes de várias empresas do sector mediante a realização de questionários de avaliação, realização de encontros de trabalho para a discussão e validação dos resultados e a elaboração do respectivo relatório que permitiu priorizar e dar seguimento às potenciais acções e medidas de mitigação de risco e de prevenção e combate ao BC/FT, no geral.

III. AVALIAÇÃO DOS RISCOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS NO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS

1. DESCRIÇÃO DO SEGMENTO DE VEÍCULOS NOVOS

Neste sector, a avaliação incide sobre as actividades da venda e revenda de viaturas novas e da venda e revenda de viaturas usadas (retomadas daqueles clientes que as adquiriram novas).

No segmento de venda e revenda de viaturas novas foi constituída a Associação de Importadores e Distribuidores de Automóveis de Moçambique (AIDAM), em 19 de Janeiro de 2012, cujos membros são as seguintes empresas:

- a) Caetano Formula Moçambique SA, vendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas Renault, Volkswagen, Peugeot, Citroen e Landin, com sede na Cidade de Maputo;
- b) CFAO Motors Mozambique, Lda., vendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas Toyota, Hino e Suzuki, com sede na Cidade de Maputo;
- c) Motorcare Moçambique, Lda., vendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas Nissan, Camiões Renault, com sede na Cidade de Maputo;
- d) Ronil, Lda., vendedores e revendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas Mazda, BMW e Hyundai, com sede na Cidade de Maputo;



- e) Técnica Industrial, SA., vendedores de viaturas novas, representantes das marcas Mitsubishi, Fiat, Jeep, Alfa Romeo, Fuso e Camiões Mercedes-Benz, com sede na Cidade de Maputo;
- f) Entrepasto Auto, SA, vendedores de viaturas novas e usadas. Representantes das marcas, Isuzu, Proton, Volvo, Camiões Isuzu e MAN, e marca Toyota nas províncias, com sede na Cidade de Maputo;
- g) Interauto – Comércio Automóvel, Limitada, vendedores e revendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas Ford, Range Rover, com sede na Cidade de Maputo;
- h) Intercar, Limitada, vendedores e revendedores de viaturas novas e usadas, representantes das marcas, kia, com sede na Cidade de Maputo.

O universo dos Associados da AIDAM possui representação em quase todas as capitais provinciais e emprega cerca de 2.000 colaboradores, nacionais e estrangeiros.

A facturação média anual é estimada em cerca de 12.6 mil milhões de meticais e a contribuição fiscal na ordem dos 3.7 mil milhões de meticais³.

2. DESCRIÇÃO DO SEGMENTO DE VEÍCULOS USADOS

O segmento de venda e revenda de viaturas usadas é constituído maioritariamente por importadores de viaturas fabricadas no Japão, pese embora se possam encontrar também viaturas importadas do Reino Unido, da Alemanha e da África do Sul. Os *stands* de vendas de viaturas importadas do Japão são propriedade de indivíduos de origem indiana, paquistanesa, moçambicanos, dentre outras. Este segmento ainda não se constituiu em associação, por esse facto ainda não existe informação sobre o número de empresas que operam no sector, bem como do volume de negócios.

3. SUPERVISÃO

Nos termos da alínea h) do artigo 55 da Lei nº 14/2023, de 28 de Agosto, conjugada com o artigo 38 do Decreto nº 49/2019, de 7 de Junho, os vendedores e revendedores de veículos novos e usados

³ Fonte: AIDAM



estão sob a supervisão do GIFiM, no âmbito da prevenção e combate ao branqueamento de capitais, financiamento do terrorismo e financiamento da proliferação de armas de destruição em massa.

Quanto aos produtos comercializados no segmento de venda e revenda de veículos novos, todas as oito empresas dedicam-se à venda de veículos novos (100%) e quase todas também fazem a revenda de veículos usados de diversas marcas, retomados dos seus clientes.

4. ANÁLISE DAS AMEAÇAS

A análise das ameaças concentra-se na avaliação das infracções precedentes ao branqueamento de capitais⁴ que geram produtos do crime; da origem e do destino dos produtos do crime; do volume dos produtos do crime, e dos sectores em que os produtos do crime são investidos e branqueados.

No contexto do BC, a ameaça refere-se à uma pessoa, grupo de pessoas, objecto ou actividade com potencial para, por exemplo, prejudicar o Estado, a sociedade, a economia, etc., este termo inclui agentes do crime e quem facilite as suas actividades, os seus fundos, bem como actividades de BC passadas, presentes ou futuras.

Uma ameaça é descrita como um dos factores relacionados com o risco e, por esta razão, é importante compreender o ambiente em que são cometidos os crimes precedentes e gerados os produtos do crime para identificar a sua natureza (e, se possível, a sua dimensão e volume), a fim de realizar uma avaliação dos riscos de BC/FT.

De acordo com o Relatório da Avaliação Nacional do Risco, de Março 2022, o Tráfico de Drogas, Tráfico de Seres Humanos e o Contrabando (mercadoria e produtos da fauna e flora) representam a principal ameaça externa para o branqueamento de capitais em Moçambique.

No que se refere as ameaças de branqueamento de capitais, a mesma Avaliação considerou um conjunto de crimes precedentes susceptíveis de gerar produtos a serem branqueados,

⁴ Os crimes precedentes ao branqueamento de capitais estão definidos nos termos do artigo 7 da Lei nº 14/2023, de 28 de Agosto – Lei que estabelece o Regime Jurídico e as Medidas de Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo.



nomeadamente, Corrupção, Tráfico de drogas, Fraude fiscal, Crimes ambientais (flora e fauna), Crime de rapto e Cárcere privado, todos com nível alto e com tendência crescente.

O sector de venda e revenda de veículos apesar de não ter sido objecto de análise na ANR, uma vez que se está a falar de um mercado que comercializa valores de elevado montante, poderá considerar-se que está igualmente exposto a ameaças muito semelhantes às encontradas para outros sectores, como seja o imobiliário, onde foi considerada a existência de uma ameaça alta.



5. VULNERABILIDADES DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS (NOVOS E USADOS) A NÍVEL NACIONAL

.5.1. Qualidade dos controlos LBC no Sector de venda e revenda de veículos novos e usados

A. Análise das variáveis de controlos do segmento de veículos novos

SETOR DAS EPNFD - Sector de Venda e Revenda de Veículos	
A. VARIÁVEIS GERAIS DE ENTRADA/CONTROLOS DE LBC	CLASSIFICAÇÃO DA AVALIAÇÃO
Abrangência do quadro legal de LBC	(0.7) High 0,7
Eficácia das actividades de supervisão/vigilância	(0.5) Medium 0,5
Disponibilidade e aplicação de sanções administrativas	(0.7) High 0,7
Disponibilidade e aplicação de sanções penais	(0.6) Medium High 0,6
Disponibilidade e eficácia dos controlos de entrada	(0.8) Very High 0,8
Integridade do pessoal da empresa/instituição	(0.5) Medium 0,5
Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição	(0.5) Medium 0,5
Eficácia da função de conformidade (organização)	(0.5) Medium 0,5
Eficácia do monitoramento e relato de atividade suspeita	(0.2) Very Low 0,2
Disponibilidade e acesso à informações sobre benefício efetivo	(0.4) Medium Low 0,4
Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável	(0.5) Medium 0,5
Disponibilidade de fontes de informações independentes	(0.5) Medium 0,5



B. Análise da variável de controlo do segmento de veículos usados

SETOR DAS EPNFD - Sector de Venda e Revenda de Veículos Usados		
A. VARIÁVEIS GERAIS DE ENTRADA/CONTROLOS DE LBC	CLASSIFICAÇÃO DA AVALIAÇÃO	
Abrangência do quadro legal de LBC	(0.6) Medium High	0,6
Eficácia das actividades de supervisão/vigilância	(0.6) Medium High	0,6
Disponibilidade e aplicação de sanções administrativas	(0.8) Very High	0,8
Disponibilidade e aplicação de sanções penais	(0.6) Medium High	0,6
Disponibilidade e eficácia dos controlos de entrada	(0.8) Very High	0,8
Integridade do pessoal da empresa/instituição	(0.2) Very Low	0,2
Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição	(0.1) Close to Nothing	0,1
Eficácia da função de conformidade (organização)	(0.1) Close to Nothing	0,1
Eficácia do monitoramento e relato de atividade suspeita	(0.5) Medium	0,5
Disponibilidade e acesso à informações sobre benefício efetivo	(0.2) Very Low	0,2
Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável	(0.2) Very Low	0,2
Disponibilidade de fontes de informações independentes	(0.2) Very Low	0,2

5.1.1. Quadro legal da LBC

A criminalização do branqueamento de capitais é realizada em conformidade com a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas (1988) (Convenção de Viena) e com a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional (2000) (Convenção de Palermo). As disposições pertinentes destas Convenções são os Artigo 3º (1) (b) e (c) da Convenção de Viena e o Artigo 6º (1) da Convenção de Palermo. (*Guia de Referência Anti-Branqueamento de Capitais e de Combate ao Financiamento do Terrorismo*⁵).

⁵ Segunda Edição e Suplemento sobre a Recomendação Especial IX; Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento/ BANCO MUNDIAL; Paul Allan Schott; Abril de 2005. Paul Allan Schott Consultor junto do Sector Financeiro do Banco Mundial.



A criminalização do BC, em Moçambique, está plasmada na Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto⁶, cuja regulamentação foi aprovada pelo Decreto n.º 53/2023, de 31 de Agosto. Por seu turno, por Despacho n.º 3/2023, de 25 de Junho, foram aprovadas as Directrizes e Orientações para a Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais, Financiamento ao Terrorismo e Financiamento da Proliferação de Armas de Destrução em Massa, com o objectivo de orientar a actuação das entidades que exercem actividades de venda e revenda de veículos, através da definição de procedimentos para o cumprimento da Lei e do Regulamento.

O quadro legal do sector abrange ainda outros instrumentos normativos, como sejam:

- Lei n.º 15/2023, de 28 de Agosto - Estabelece o regime jurídico de prevenção, repressão e combate ao terrorismo e proliferação de armas de destruição em massa;
- Decreto n.º 54/2023, de 31 de Agosto – aprova o Regulamento da Lei que estabelece o regime jurídico de prevenção, repressão e combate ao terrorismo e proliferação de armas de destruição em massa;
- Lei n.º 21/2019, de 11 de Novembro – Lei de Cooperação Jurídica e Judiciária Internacional em Matéria Penal;
- Lei n.º 13/2020, de 23 de Dezembro - Regime Jurídico Especial de Perda Alargada de Bens e Recuperação de Activos.

A classificação⁷ atribuída a esta variável para o segmento de veículos novos é de **0,7 (Alta)** e para o segmento de veículos usados é de **0,6 (Média Alta)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Alterar a legislação para que o licenciamento e/ou registo seja realizado junto do GIFiM, enquanto entidade supervisora do sector ou, caso continue a ser feito junto do Ministério da Indústria e Comércio, que haja igualmente a obrigatoriedade de registo junto do GIFiM, antes de ser realizado o início de actividades;

⁶ Alterada pela Lei n.º 3/2024, de 22 de Março.

⁷ Com base nos critérios de avaliação disponíveis na Ferramenta de Avaliação Nacional de Risco - Manual de Orientação do Banco Mundial, e nas informações/dados recolhidos, é decidida a classificação apropriada para cada variável que está no intervalo de 0,0 a 1,0 (Não existe a Excelente).



- Assinatura de um Memorando de entendimento, entre o GIFiM e o Ministério da Indústria e Comércio, para que este passe a fornecer informações relacionadas com o licenciamento das entidades obrigadas do Sector de Venda e Revenda de Veículos, antes que estes iniciem as actividades.

5.1.2. Qualidade da Supervisão para prevenção e combate ao BC/FT

A autoridade de supervisão ainda não realizou supervisão às entidades obrigadas por ser uma actividade muito recente no GIFiM e por este também carecer do conhecimento do risco a que estão expostos, mormente, quanto a identificação, a avaliação e a compreensão dos mesmos. Após a avaliação sectorial do risco, realizar-se-á a supervisão do sector, utilizando a abordagem baseada no risco, nos termos das Recomendações 1 e 26 do GAFI.

No entanto, o supervisor aprovou ferramentas úteis para a realização da supervisão, nomeadamente, o Manual de Procedimentos Interno de Supervisão, o Manual de Procedimentos de Supervisão *off-site*, Plano de Actuação, Plano de Supervisão Anual, Modelo do Relatório de Inspeção e a ferramenta para mapeamento do risco de BC/FT nas entidades obrigadas.

Com efeito, ainda não é possível mensurar a eficácia das actividades de supervisão/vigilância do GIFiM, enquanto autoridade de supervisão do sector, em virtude de todos os processos, instrumentos e actividades inerentes a supervisão estarem em consolidação para uma efectiva implementação.

A classificação desta variável para o sector de veículos novos e usados é de **0,6 (Média-Alta)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Definição de programas específicos de supervisão, implementando a abordagem baseada no risco;
- Implementação de mecanismos para maior articulação com as entidades obrigadas, mediante a emissão de orientações;
- Dar continuidade a uma massificação na difusão e formação das entidades obrigadas na temática em referência;



- Realizar com eficácia a supervisão às entidades obrigadas, aplicando uma abordagem baseada no risco;
- Fomentar a troca de informação permanente com as autoridades de constituição das entidades legais e do licenciamento da actividade de venda e revenda de veículos para que o supervisor tenha sempre actualizada a lista de entidades obrigadas;
- Permanente capacitação da nova equipa de supervisores para melhor desempenharem o seu papel de supervisores;
- Melhorar a página web do GIFiM, tendo em vista torná-la um repositório nacional de informação relacionada com a prevenção e combate ao BC/FT (Leis, Regulamentos, Diretrizes, Normas, Orientações aos Setores, etc.).

5.1.3. Disponibilidade e Aplicação de Sanções Administrativas

A Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, tipifica as contravenções no artigo 79 e define as sanções administrativas de multas no artigo 80, que consideramos serem eficazes, proporcionais e dissuasivas aplicáveis às pessoas singulares ou colectivas, em caso de incumprimento das leis e regulamentos sobre BC/FT. O artigo 60 da mesma Lei atribui poderes sancionatórios às autoridades de supervisão. No entanto, estas sanções ainda não estão a ser aplicadas aos prevaricadores pela autoridade supervisora (GIFiM), embora já tenham sido dados os primeiros passos para a aplicação de sanções administrativas, sempre que aplicáveis.

A classificação desta variável para o segmento de veículos novos é de **0,7 (Alta)** e para o segmento de veículos usados é de **0,8 (Muito Alta)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Aplicar as sanções administrativas as empresas incumpridoras das medidas e deveres de prevenção e combate ao BC/FT, mediante o resultado de acções inspectivas;
- Criar políticas internas para aplicação de sanções administrativas que tenham em consideração a dimensão e a gravidade do incumprimento verificado, para assegurar consistência de sanções aplicadas a entidades em situação semelhante, respeitando as disposições legais.



5.1.4. Disponibilidade e Aplicação de Sanções Penais

As sanções penais estão previstas na Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, existindo a obrigatoriedade legal da sua aplicação. As sanções penais derivam da prática do crime de BC/FT e consideramos como dissuasivas, sendo de 2 a 16 anos de prisão para crimes de BC e de 2 a 24 anos de prisão para crimes de FT ou FP.

Contudo, no período entre 2015 e 2022 não houve registo de aplicação de sanções penais com processos transitados em julgado, pelo que a eficácia da aplicação destas sanções é muito baixa, o que justifica a classificação dada a esta variável.

Nesta variável a classificação para ambos segmentos é **0,6 (Média-Alta)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Disseminação da legislação sobre o BC/FT para que mais entidades do sector de venda e revenda de veículos possam ser registadas junto do GIFiM e indicar o OCOS;
- Deve ser promovido um trabalho de formação das entidades obrigadas para que possam aumentar o número de comunicação de operações suspeitas e que as mesmas tenham a qualidade necessária para o desenvolvimento do trabalho de *intelligence*.

5.1.5. Disponibilidade e eficácia dos controlos de entrada

Moçambique conta com um quadro legal que permite a autoridade de supervisão, nos termos da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, adoptar as medidas necessárias para estabelecer critérios adequados para aferição da idoneidade e da reputação para a posse, controlo ou participação directa ou indirecta na administração, gestão ou actividade de uma instituição financeira ou entidade não financeira.

Com efeito, o Decreto n.º 53/2023, de 31 de Agosto, estabelece, dentre outras medidas, a política de não-aceitação, no seu artigo 43. Na mesma senda, as Directrizes e Orientações para a Prevenção e Combate ao Branqueamento de Capitais, Financiamento ao Terrorismo e Financiamento da Proliferação de Armas de Destruição em Massa, no sector de venda e revenda de veículos, reforçam tais medidas.



Embora existam os controlos de entrada, a respectiva eficácia é ainda um desafio porque ocorrem vários casos de falsificação e adulteração de informação, presumivelmente, mediante a recepção de valores monetários.

Por outro lado, o facto de existirem processos de controlo não automatizados facilita a manipulação da informação, podendo dar origem a casos de corrupção e falsificação de documentos, como livretes e títulos de propriedade.

Nesta variável a classificação proposta para os segmentos de veículos novos e usados é de **0,8 (Muito-Alta)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Criar mecanismos que permitam a informatização dos processos desde a importação até à emissão do livrete e título de propriedade, para evitar situações de falsificação e corrupção;
- Propor que a Conservatória do Registo de Entidades Legais, comunique ao GIFiM, sempre que se verifique a constituição de novas entidades com o objectivo de se dedicarem a actividade de venda e revenda de veículos.

5.1.6. Integridade do pessoal da empresa

Nesta variável pretende-se aferir se a entidade obrigada adopta políticas e procedimentos apropriados para assegurar critérios exigentes de contratação de empregados, que sejam íntegros e idóneos.

A. Segmento de veículos novos

No segmento de venda e revenda de veículos novos, todos os colaboradores estão obrigados a cumprir as regras de conformidade/*compliance*, mas há a necessidade de continuar a monitorar e melhorar as políticas e os procedimentos instituídos.

A classificação desta variável para o segmento de veículos novos é de **0,5 (Média)**.

Deficiências e aspectos a melhorar no sector de veículos novos:

- Promoção de acções de formações para melhoria da ética e deontologia profissional.



B. Segmento de veículos usados

Diferentemente do que acontece no segmento de veículos novos, no de venda e revenda de veículos usados, não existem critérios definidos de contratação que garantam admissão de colaboradores íntegros e idóneos.

Os colaboradores ainda não estão capacitados para cumprir as regras de conformidade/*compliance* por falta conhecimento da legislação do BC/FT.

A classificação desta variável para o segmento de veículos usados é de **0,2 (Muito Baixa)**.

Deficiências e aspectos a melhorar no segmento de veículos usados:

- Maior disseminação da legislação do BC/FT, junto as entidades obrigadas;
- Promoção de acções de formações para melhoria da ética e deontologia profissional.

5.1.7. Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição

A. Segmento de veículos novos

No segmento de venda e revenda de veículos novos, de uma forma geral, os gestores das empresas conhecem a LBC mas os colaboradores não a conhecem, embora conheçam as políticas e procedimentos de *compliance* da empresa que estão em conformidade com a Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto.

A classificação desta variável para o segmento de veículos novos é de **0,5 (Média)**.

Deficiências e aspectos a melhorar para o segmento de veículos novos:

- Garantir acções de formação específicas em prevenção e combate ao BC/FT/FP para os gestores, empregados e demais colaboradores.

B. Segmento de veículos usados



Neste segmento verifica-se a falta de conhecimento da LBC e constata-se que as políticas de *compliance* das empresas não estão em conformidade com a Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto.

A classificação desta variável é de **0,1 (Quase nada)** para o segmento de veículos usados.

Deficiências e aspectos a melhorar no segmento de veículos usados:

- Disseminação da LBC no Sector;
- Garantir acções de formação específicas em prevenção e combate ao BC/FT/FP aos gestores, empregados e demais colaboradores.

5.1.8. Eficácia em função da conformidade no sector de venda e revenda de veículos

No segmento de venda de e revenda de veículos novos nem todas as empresas têm nomeado um oficial de *compliance*, ou seja, um Oficial de Comunicação de Operações Suspeitas (OCOS), que inclusivamente seja competente e dedicado e que garanta o escrupuloso cumprimento de todos os ditames quer da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, quer das normas e regulamentos da empresa, incluindo requisitos e exigências das Marcas representadas.

Todos os colaboradores estão obrigados a cumprir as regras de conformidade/*compliance*, mas há a necessidade de continuar a monitorar e melhorar.

A classificação desta variável **para o segmento de veículos novos é de 0,5 (Média)**.

Deficiências e aspectos a melhorar para o segmento de veículos novos:

- Incentivar e notificar todas as entidades obrigadas da obrigação da nomeação de um OCOS;
- Continuar a melhorar a monitoria do cumprimento das regras de conformidade/*compliance*.

No segmento de venda e revenda de veículos usados nenhuma das Entidades obrigadas tem nomeado um oficial de *compliance*, ou seja, um Oficial de Comunicação de Operações Suspeitas (OCOS), que garanta o cumprimento escrupuloso de todos os ditames quer da Lei n.º 14/2023, de 28 de Agosto, quer das normas e regulamentos do sector. Acresce que não existem programas de formação e material de LBC para os colaboradores da empresa.



A classificação desta variável para o segmento de veículos usados é de **0,1 (Quase nada)**.

Deficiências e aspectos a melhorar no segmento de veículos usados.:

- Incentivar e notificar todas as entidades obrigadas da obrigação da nomeação de um OCOS;
- Continuar a melhorar e monitorar o cumprimento das regras de conformidade/*compliance*.
- Formação de colaboradores na matéria de LBC.

5.1.9. Eficácia do monitoramento e relato de actividade suspeita

No segmento de veículos novos nem todas as empresas designaram o *Compliance Officer*, ou seja, o Oficial de Comunicação de Operações Suspeitas (OCOS). Para além disso, não dispõem de registo no GoAML (junto do GIFiM), o que impossibilita a comunicação de operações suspeitas.

Acresce que, muitas das entidades não têm procedimentos de monitorização de operações que possam ajudar na detecção de actividade suspeita para comunicação ao GIFiM.

Por outro lado, afigura-se importante prestar formação às entidades obrigadas para que as comunicações de operações suspeitas tenham a qualidade suficiente para ajudar o trabalho de *intelligence*.

Relativamente ao segmento de veículos usados, a maioria das empresas não designou o Oficial de Comunicação de Operações Suspeitas (OCOS) e não está registada no GoAML (junto do GIFiM) o que impossibilita a comunicação de operações suspeitas.

Igualmente, não têm procedimentos de monitorização de operações que possam ajudar na detecção de actividade suspeita para comunicação ao GIFiM.

A classificação desta variável para ambos segmentos é de **0,2 (Muito Baixa)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

- Promoção de campanhas de sensibilização e *workshops* sobre a prevenção do BC/FT e sua extensão a outras regiões do País;



- Garantir formação às entidades obrigadas para que compreendam a importância da Comunicação de Operações Suspeitas e a forma como o efectuar;
- Formação das entidades obrigadas por forma a que estas façam Comunicações de Operações Suspeitas com a qualidade necessária para a execução do trabalho do GIFiM;
- Cadastro das entidades obrigadas junto ao GIFiM logo que constituídas, e para as existentes, mediante o pedido de cadastro, por parte das entidades obrigadas, para o cumprimento do dispositivo legal que as obriga;
- Divulgação de orientações ao sector sobretudo em relação ao dever de exame e de comunicação, para garantir a qualidade das Comunicações de Operações Suspeitas ao GIFiM, facto que irá garantir, igualmente, um conjunto importante de informação para o trabalho de *intelligence* do GIFiM.

5.1.10. Disponibilidade e acesso a informações sobre beneficiário efectivo

O país não possui um registo nacional centralizado que permita a identificação de sócios e beneficiários efectivos de sociedades comerciais particularmente no que respeita a sociedades participadas por outras sociedades e as sociedades anónimas.

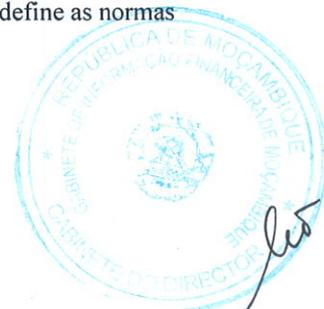
O sector ressent-se, igualmente, da falta de uma base de dados pública sobre Pessoas Politicamente Expostas (PPEs).

Relativamente a identificação do BE, o Código Comercial⁸ revisto contempla a matéria sobre o beneficiário efectivo e a Direcção Nacional do Registos e Notariado, órgão do Ministério da Justiça, está a desenvolver uma plataforma informática que permite efectuar remotamente o registo do BE e a constituição da respectiva base de dados⁹. Contudo, pelo facto de até a presente data não existir essa base de dados, a classificação atribuída é a mencionada abaixo.

A classificação desta variável para o segmento de veículos novos e usados é de **0,4 (Média Baixa)**.

⁸ Decreto-Lei n.º 1/2022, de 25 de Maio – aprova o Código Comercial.

⁹ O Decreto-Lei n.º 1/2024, de 8 de Março – aprova o Regulamento do Registo de Entidades Legais define as normas aplicáveis à declaração do beneficiário efectivo.



Deficiências e aspectos a melhorar:

- Dificuldades de conhecer os BE¹⁰ de clientes colectivos/empresas, pois através da Certidões do Registo na Conservatória de Registo das Legais não têm sido fáceis, porque as informações das instituições/Conservatórios dos Registos não são necessariamente fiáveis;
- Recomenda-se que possa fazer parte do processo de constituição de empresas ou no âmbito dos processos de licenciamento das entidades obrigadas, a solicitação de informação sobre os Beneficiários Efetivos das entidades legais.

5.1.11. Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável

O País possui uma infraestrutura de identificação adequada e fiável alicerçada na Direcção Nacional de Identificação Civil, órgão tutelado pelo Ministério do Interior. O País detém igualmente outras entidades que emitem diferentes tipos de documentos de identificação, nomeadamente, a Cédula Militar, Bilhete de Identidade (B.I.), Cédula Pessoal, Passaporte, Documento de Identificação e Residência para Estrangeiro (DIRE), entre outros. Entretanto, não existe uma plataforma de centralização dessa informação.

Importa referir que, através do Decreto n.º 11/2008, 28 de Abril, foi introduzido o B.I. biométrico, com o objectivo de garantir maior integridade, segurança e capacidade de arquivo de informações pessoais.

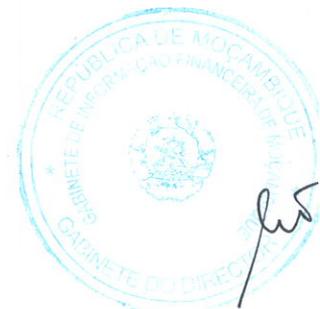
O facto de ter sido reportado a existência de documentos de identificação falsificados leva ao questionamento da fiabilidade das infra-estruturas de identificação, justificando a nossa classificação.

A classificação desta variável é de **0,5 (Média)** para o segmento de veículos novos e para o segmento de veículos usados é de **0,1 (Quase nada)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

Como melhorias apontam-se as seguintes:

¹⁰ Idem – artigos 14, 15, 16 e 17.



- Altos índices de corrupção que podem tornar vulneráveis a instituição nacional de identificação, permitindo o acesso a diferentes documentos de identificação por entidades não habilitadas;
- Existência de documentos falsificados, tais como Certidão de Nascimento, B.I., Passaporte, DIRE, livretes etc.

5.1.12. Disponibilidade de fontes de informação independentes

No que concerne as fontes de informação independentes, a AIDAM é detentora de informação financeira e fiscal relevante para o segmento de viaturas novas, embora a mesma não seja divulgada publicamente. Contudo, os órgãos de investigação têm poderes para consultar qualquer base de dados, de acordo com a lei (este poder abrange fontes de informação independentes e abertas).

Nos termos da Lei n.º 2/2018, de 19 de Junho (Lei do GIFiM), existe o dever de colaboração para com esta entidade por parte de todas as instituições públicas e privadas de modo que, por essa via, possa solicitar informações das respectivas bases de dados.

A limitação de acesso as bases de dados de consulta da informação financeira e fiscal pode comprometer a qualidade da informação produzida, bem como a não existência de fontes de informação independentes, justifica a classificação desta variável.

No segmento de veículos usados não existe uma fonte de informação financeira que permite aceder o histórico da informação dos clientes, de forma abrangente e fiável.

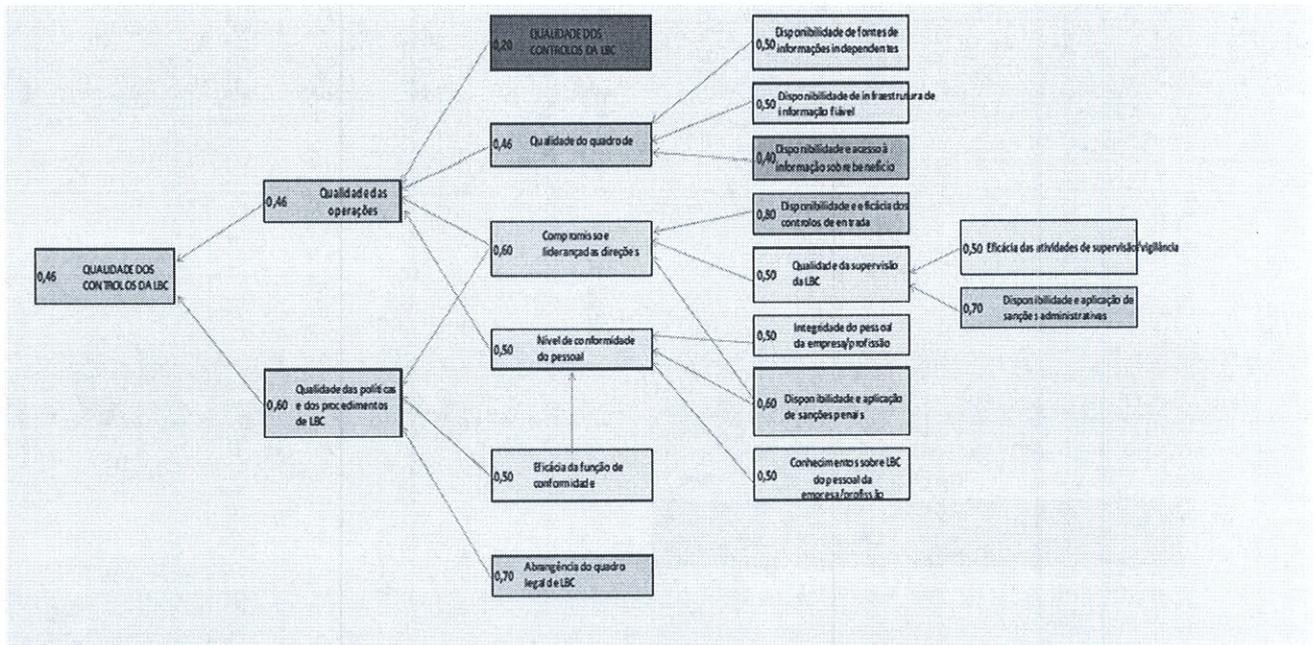
A classificação desta variável é de **0,5 (Media)** para o segmento de veículos novos e para o de **veículos usados** é de **0,2 (Muito Baixa)**.

Deficiências e aspectos a melhorar:

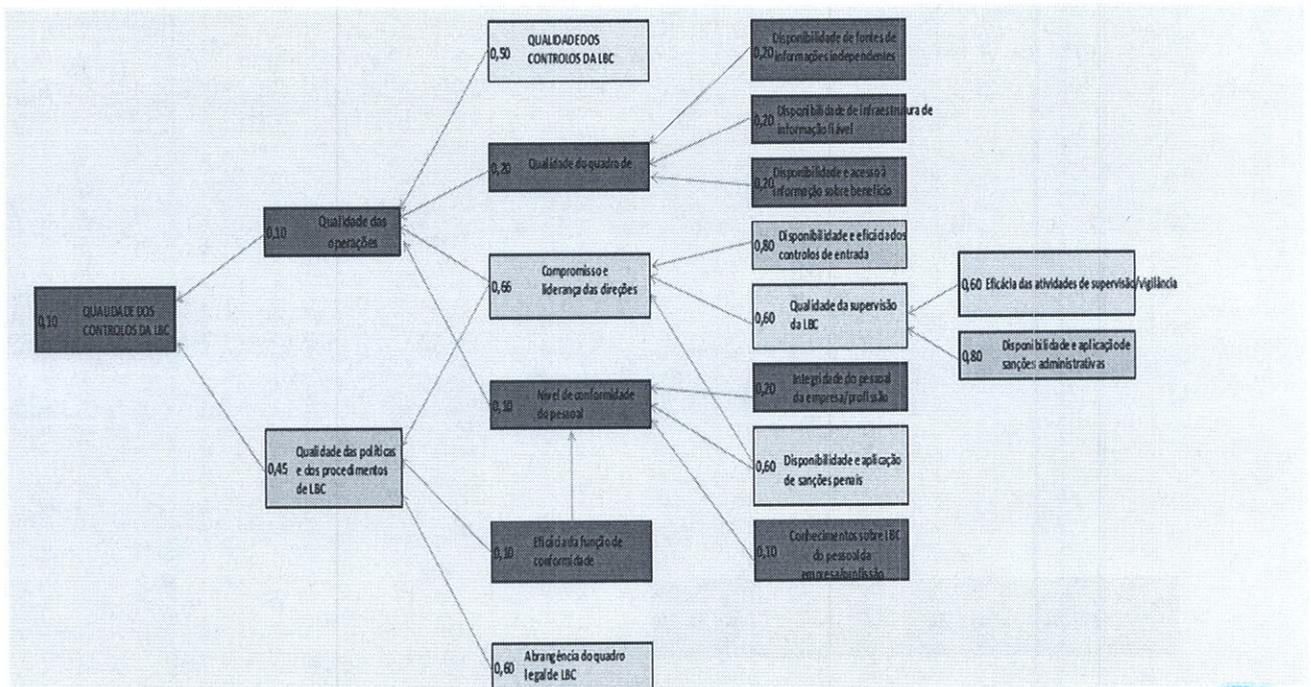
- Embora existam outras fontes de informação independentes, não estão à disposição dos operadores do sector Automóvel.



A. Análise das variáveis de controlos do segmento de veículos novos



B. Análise da variável de controlo do segmento de veículos usados



.5.2. Vulnerabilidades inerentes ao segmento de veículos novos e usados

O nível de vulnerabilidade de um sector ao branqueamento de capitais e a ameaça de branqueamento de capitais nesse sector determinam o seu nível do risco de branqueamento de capitais.

Segundo o Relatório da ANR anteriormente referido, no sector das Actividades e Profissões Não Financeiras Designadas (APNFD's), foram várias as constatações registadas que colocam o sector na situação de elevada vulnerabilidade, devido a ausência de campanhas de sensibilização e a falta de formação em matérias de BC/FT.

A. Vulnerabilidades inerentes ao segmento de veículos novos

B. FATORES DE VULNERABILIDADE INERENTE (PARA A EMPRESA/PROFISSÃO)	AVALIAÇÃO GERAL PARA A EMPRESA/PROFISSÃO
Tamanho/volume total da empresa/profissão	Médio Baixo
Perfil de base do cliente da empresa/profissão	Risco muito Baixo
Nível de atividade com numerário na empresa/profissão	Baixo
Outros fatores vulneráveis - Uso de agentes na empresa/profissão	baixo
Outros fatores vulneráveis - Uso anónimo do produto na empresa/profissão	Não disponível
Outros fatores vulneráveis - Dificuldade de rastreio de registos de transação	
Outros fatores vulneráveis - Existência de tipologias de BC sobre abuso da empresa/profissão	Não existe
Outros fatores vulneráveis - Uso da empresa/profissão para fraude e evasão fiscal	Não existe
Outros fatores vulneráveis - uso à distância na empresa/profissão	Não disponível
Outros fatores vulneráveis - precisar	baixo
Outros fatores vulneráveis - precisar	baixo
Outros fatores vulneráveis - precisar	baixo



B. Vulnerabilidades inerentes ao segmento de veículos usados

B. FATORES DE VULNERABILIDADE INERENTE (PARA A EMPRESA/PROFISSÃO)	AValiação GERAL PARA A EMPRESA/PROFISSÃO
Tamanho/volume total da empresa/profissão	Medium High
Perfil de base do cliente da empresa/profissão	Medium Risk
Nível de atividade com numerário na empresa/profissão	Medium Low
Outros fatores vulneráveis - Uso de agentes na empresa/profissão	Medium High
Outros fatores vulneráveis - Uso anónimo do produto na empresa/profissão	Not Available
Outros fatores vulneráveis - Dificuldade de rastreio de registos de transação	Easy to Trace
Outros fatores vulneráveis - Existência de tipologias de BC sobre abuso da empresa/profissão	Exist but Limited
Outros fatores vulneráveis - Uso da empresa/profissão para fraude e evasão fiscal	Exist but Limited
Outros fatores vulneráveis - uso à distância na empresa/profissão	Available and Prominent
Outros fatores vulneráveis - uso de numerário nas transações	Medium
Outros fatores vulneráveis - (referir qual)	Not Analyzed
Outros fatores vulneráveis - (referir qual)	Not Analyzed

1. Tamanho/volume total da empresa/profissão

Este factor pretende medir a representatividade do sector de venda e revenda de veículos na actividade geral da economia. Contudo, a falta de informação não permite aferir esse peso, sendo que com base na informação disponibilizada, nomeadamente que:

- O universo dos Associados da AIDAM possui representação em quase todas as capitais provinciais e emprega cerca de 2.000 colaboradores; e
- A facturação média anual é estimada em cerca de 12.6 mil milhões de meticais e a contribuição fiscal na ordem dos 3.7 mil milhões de meticais, poderá considerar-se que a representatividade é Média-Baixa.

2. Perfil de base do cliente da empresa/ profissão

a) Muito Baixo para segmento de veículos novos

Difícilmente há clientes de viaturas novas que correspondam ao perfil de alto risco de BC/FT.



b) Risco Médio para veículos usados

Embora sejam exigíveis documentos com vista a verificar e identificar a identidade do cliente não estão estabelecidas medidas de diligência que permitam identificar e verificar o perfil dos clientes no segmento de venda de veículos usados.

3. Nível de actividade com numerário na empresa/profissão

a) Risco Baixo para Veículos novos

As transações são essencialmente cobertas por transferência bancária, verificando-se poucos casos em que há envolvimento de numerário e sempre em montantes inferiores, nunca acima de **50.000,00 MT**.

b) Médio Baixo para veículos usados

Em relação aos veículos usados verifica-se que é frequente o recurso a transferência bancária, havendo também casos de transações em numerário.

4. Outros factores vulneráveis - Uso de agentes na empresa/profissão –

a) Baixo para segmento de veículos novos.

O único agente/intermediário utilizado é o Despachante Aduaneiro que intervém nos processos de importação de viaturas e peças e toda a documentação é controlada pelas Alfândegas e Mnet através de sistemas e electrónicos para o efeito instalados para conferir maior fiabilidade operacional.

b) Médio Alto para o segmento de veículos usados

Não estão estabelecidas medidas de identificação do Beneficiário efectivo. Pois é frequente a intervenção de terceiros no processo de compra e venda, com o agravante de muitas das vezes a titularidade das viaturas permanecer em nome da empresa após a conclusão do pagamento.



5. Outros factores vulneráveis - Uso de agentes na empresa/profissão – Médio Alto para veículos novos e Não Disponível para os veículos usado

Não estão estabelecidas medidas de identificação do Beneficiário Efectivo pois é frequente a intervenção de terceiros no processo de compra e venda dos veículos, com o agravante de, muitas das vezes, a titularidade das viaturas permanecer em nome da empresa revendedora após a conclusão do processo da compra e venda.

6. Outros factores vulneráveis - Uso anónimo do produto na empresa/profissão - Não Disponível para ambos os segmentos

Todos os clientes, fornecedores e outros intervenientes no negócio estão devidamente identificados.

7. Outros factores vulneráveis - Dificuldade de rastreio de registos de transação –

a) Não existe para segmento de veículos novos.

Todas as transações são devidamente registadas e rastreáveis.

b) Existe alguma para segmento de veículos usados.

Nem todas as transações são devidamente registadas e rastreadas, pois algumas são feitas em numerário.

8. Outros factores vulneráveis - Existência de tipologias de BC sobre abuso da empresa/profissão

a) Não existe, para o segmento de veículos novos

Nas transações não existe qualquer tipo de risco de BC/FT.

b) Existe, mas limitado, para o sector de veículos usados

No segmento de viaturas usadas existe o risco de BC/FT nas transações em numerário.



9. Outros factores vulneráveis - Uso da empresa/profissão para fraude e evasão fiscal - Não existe.

a) Não existe, para o segmento de veículos novos

A observância das regras de *compliance* garante que as empresas não sejam usadas para fraudes ou evasão fiscal.

a) Existe, mas limitado o segmento de veículos novos

No segmento de viaturas usadas não se observa as regras de *compliance*, devido a inexistência de uma estrutura administrativa organizada dedicada ao controlo de fraudes ou evasão fiscal.

10. Outros factores vulneráveis - Uso de numerário nas transações - Médio, para segmento de veículos usados

O uso de dinheiro em numerário nas transações abre espaço para a ocorrência de BC/FT.

.5.3. Prioridades do segmento de veículos novos

NOTATION PRIORITAIRE DES VARIABLES GÉNÉRALES D'ENTRÉE/CONTRÔLES LIÉS À LA LBC - DERNIER CAS/SCÉNARIO	NOTATION PRIORITAIRE**
Abrangência do quadro legal de LBC	
Eficácia das actividades de supervisão/vigilância	2
Disponibilidade e aplicação de sanções administrativas	
Disponibilidade e aplicação de sanções penais	7
Disponibilidade e eficácia dos controlos de entrada	
Integridade do pessoal da empresa/instituição	5
Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição	1
Eficácia da função de conformidade (organização)	4
Eficácia do monitoramento e relato de atividade suspeita	3
Disponibilidade e acesso à informações sobre benefício efetivo	7
Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável	6
Disponibilidade de fontes de informações independentes	9



Conforme a presente avaliação de risco e tendo em atenção a priorização resultante da mesma, passamos a apresentar por ordem de precedência, as seguintes acções prioritárias:

1ª Prioridade - Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição

Como acção prioritária, as entidades obrigadas, em colaboração com o GIFiM, devem capacitar os seus colaboradores e gestores em matérias de prevenção e combate ao BC/FT.

2ª Prioridade - Eficácia das actividades de supervisão/vigilância

A autoridade de supervisão, o GIFiM deverá priorizar a realização da actividade inspectiva com base nas ferramentas aprovadas para o efeito e adoptando uma abordagem baseada no risco, tendo em conta os resultados da avaliação sectorial de riscos.

3ª Prioridade - Eficácia do monitoramento e relato de actividade suspeita

O GIFiM deve garantir a qualidade das comunicações efectuadas pelas entidades obrigadas para assegurar a qualidade das COS, através do monitoramento do retorno da informação sobre a qualidade do RIF.

4ª Prioridade - Eficácia da função de conformidade (organização)

As entidades obrigadas devem garantir a nomeação do OCOS de modo a poder responder a comunicação de operações suspeitas, garantindo uma melhor análise das suas operações e o cumprimento das normas legais, regulamentares e directrizes.

5ª Prioridade - Integridade do pessoal da empresa/instituição

No processo de recrutamento, as entidades obrigadas devem garantir a selecção de colaboradores que não estejam ligados a práticas criminais, mormente, BC/FT, ou seja, colaboradores que sejam íntegros e idóneos.

Na acção inspectiva, o GIFiM, na qualidade de autoridade de supervisão, deve verificar o cumprimento deste comando legal.



6ª Prioridade - Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável

As entidades públicas responsáveis pela emissão de documentos de identificação devem garantir a robustez das infraestruturas de identificação, com a aprovação de mecanismos fiáveis de identificação.

7ª Prioridade - Disponibilidade e aplicação de sanções penais

Os Órgãos de Administração da Justiça (OAJs) devem promover a acusação e julgamentos dos casos do BC/FT e disponibilizar dados estatísticos sobre a disponibilidade e a aplicação das sanções penais.

7ª Prioridade - Disponibilidade e acesso às informações sobre beneficiário efectivo

As entidades responsáveis pelo registo e notariado devem garantir o registo dos beneficiários efectivos e disponibilizar o acesso da informação às autoridades de supervisão e demais entidades públicas relevantes na matéria de prevenção e combate ao BC/FT.

Conforme a presente avaliação de risco e tendo em atenção a priorização resultante da mesma, passamos a apresentar por ordem de precedência, as seguintes acções:



.5.4. Prioridades do segmento de veículos usados

NOTAÇÃO PRIORITÁRIA DAS VARIÁVEIS GERAIS DE ENTRADA/CONTROLOS - ÚLTIMO CASO/CENÁRIO	NOTAÇÃO DE PRIORIDADE:*
Abrangência do quadro legal de LBC	7
Eficácia das actividades de supervisão/vigilância	6
Disponibilidade e aplicação de sanções administrativas	
Disponibilidade e aplicação de sanções penais	9
Disponibilidade e eficácia dos controlos de entrada	
Integridade do pessoal da empresa/instituição	3
Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição	1
Eficácia da função de conformidade (organização)	2
Eficácia do monitoramento e relato de atividade suspeita	4
Disponibilidade e acesso à informações sobre benefício efetivo	8
Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável	5
Disponibilidade de fontes de informações independentes	10

1ª Prioridade - Conhecimento da LBC pelo pessoal da empresa/instituição

Como acção prioritária, as entidades obrigadas, em colaboração com o GIFiM, devem capacitar os seus colaboradores e gestores em matérias de prevenção e combate ao BC/.

2ª Prioridade - Eficácia da função de conformidade (organização)

As entidades obrigadas devem garantir a nomeação do OCOS de modo a poder responder a comunicação de operações suspeitas, garantindo uma melhor análise das suas operações e melhor cumprimento das normas legais, regulamentares e das directrizes.

3ª Prioridade - Integridade do pessoal da empresa/instituição

No processo de recrutamento, as entidades obrigadas devem garantir a selecção de colaboradores que não estejam ligados a práticas criminais, mormente, BC/FT. Na acção inspectiva, o GIFiM, na qualidade de autoridade de supervisão deve verificar o cumprimento deste comando legal.



4ª Prioridade - Eficácia do monitoramento e relato de actividade suspeita

O GIFiM deve garantir a qualidade das comunicações efectuadas pelas entidades obrigadas para garantir a qualidade das COS, através do monitoramento do retorno da informação sobre a qualidade do RIF.

5ª Prioridade - Disponibilidade de infraestrutura de identificação fiável

As entidades públicas responsáveis pela emissão de documentos de identificação devem garantir a robustez das infraestruturas de identificação, com a aprovação de mecanismos fiáveis de identificação.

6ª Prioridade - Eficácia das actividades de supervisão/vigilância

A autoridade de supervisão, o GIFiM deverá priorizar a realização da actividade inspectiva adoptando as ferramentas aprovadas para o efeito e tendo como base a avaliação baseada no risco, tendo em conta os resultados da avaliação sectorial de riscos.

7ª Prioridade - Abrangência de Quadro Legal de LBC

O GIFiM, como autoridade de supervisão, tem o dever de divulgar a legislação sobre BC/FT por meio de seminários, campanhas de disseminação e outras formas junto as entidades obrigadas.

8ª Prioridade - Disponibilidade e acesso às informações sobre beneficiário efectivo

As entidades responsáveis pelo registo e notariado devem garantir o registo dos beneficiários efectivos e disponibilizar o acesso da informação às autoridades de supervisão e demais entidades públicas relevantes na matéria de prevenção e combate ao BC/FT.

9ª Prioridade - Disponibilidade e aplicação de sanções penais

Os órgãos de administração de justiça devem promover a acusação e julgamentos dos casos do BC/FT e disponibilizar dados estatísticos sobre a disponibilidade e a aplicação das sanções penais.



10ª Prioridade - Disponibilidade de fontes informações independentes

A criação de uma fonte de informação financeira e fiscal que permitirá aceder o histórico da informação dos clientes, de forma abrangente e fiável.

6. RISCO DE BC/FT DO SECTOR DE VENDA E REVENDA DE VEÍCULOS

De acordo com as constatações decorrentes do presente exercício de avaliação, concluímos que o **risco residual de BC/FT do segmento de venda e revenda de veículos novos é Médio**, uma vez que, apesar da ameaça de BC/FT ao sector ser considerada alta, o nível de vulnerabilidade é Médio-Baixo (0,23), justificando o risco residual Médio, conforme se conclui pela leitura da matriz abaixo indicada.

AMEAÇA GERAL	A	M	M	MA	A	A
	MA	M	M	MA	MA	A
	M	MB	M	M	MA	MA
	MB	MB	MB	M	M	M
	B	B	MB	MB	M	M
		B	MB	M	MA	A
		VULNERABILIDADE GERAL				

Em face dos elementos analisados na avaliação do risco do **segmento de venda e revenda de veículos usados** em Moçambique, concluímos que o **risco residual de BC é Alto**, por conjugação da ameaça (alta) e da vulnerabilidade (alta), conforme ilustra a matriz abaixo apresentada.

AMEAÇA GERAL	A	M	M	MA	A	A
	MA	M	M	MA	MA	A
	M	MB	M	M	MA	MA
	MB	MB	MB	M	M	M
	B	B	MB	MB	M	M
		B	MB	M	MA	A
		VULNERABILIDADE GERAL				

