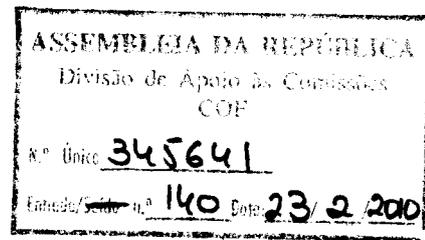




**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**



1

Para:
Exmo. Senhor Professor Doutor
Paulo Mota Pinto
Dig. Presidente da Comissão de Orçamento
e Finanças
Assembleia da República
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

Lisboa, 10 de Fevereiro de 2010

Ofício N.º 2010012

Assunto: ISV – Imposto sobre Veículos

Exmo. Senhor Presidente:

ARAC, contribuinte n.º 500906670, com sede em Lisboa, na Avenida de Outubro n.º 70, 9.º andar, vem respeitosamente expôr e requerer de Vossa Excelência o seguinte.

1. A proposta de Lei do Orçamento para 2010 contém, no seu artigo 125.º, uma autorização legislativa, habilitando o Governo a excluir do valor tributável para efeitos de IVA o Imposto sobre Veículos, procedendo assim a um desagravamento fiscal de 20% e a compensar a exclusão referida através de um agravamento das taxas do Imposto sobre Veículos no mesmo valor de 20%. Garante-se assim, como se refere no n.º 3 do citado artigo, neutralidade orçamental, deixando globalmente inalterada a receita fiscal resultante da tributação automóvel.

2. Esta associação compreende o alcance da medida, ao que julga saber destinada a resolver eventuais incompatibilidades do sistema nacional do IVA com o sistema comum harmonizado europeu.

3. Todavia, no caso concreto da actividade de aluguer de veículos sem condutor, a exclusão do ISV no valor tributável do IVA, acompanhada de agravamento de 20% no ISV, não é uma solução neutra, do ponto de vista dos encargos fiscais suportados sobre as viaturas pelas empresas nossas associadas. A razão é simples: enquanto o IVA suportado a mais, devida à inclusão do ISV no valor tributável do IVA é um encargo dedutível pelas empresas, que são sujeitos passivos do imposto, a nova solução, implicando um ISV 20% mais elevado, introduz um encargo suplementar que



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

não é dedutível pelas empresas. Os instrumentos de exploração da actividade ficam assim mais caros, devido a um factor fiscal.

4. Esta Associação, em várias exposições enviadas ao Ministério das Finanças, sempre se tem pronunciado no sentido de que a tributação dos veículos automóveis destinados a serem usados como meios de exploração de actividades económicas e cuja IVA é, segundo o respectivo Código, dedutível, não deveriam, em linha de princípio, ser submetidas a imposto especial, já que a tributação de consumo não deve, em boa técnica fiscal, incidir sobre bens instrumentais.

5. Foi por isto com grande satisfação que esta associação acolheu a medida inserida no Orçamento de Estado para 2008 de reduzir em 50% o ISV – Imposto sobre Veículos – suportado pelas empresas do sector de aluguer de veículos sem condutor em regime de curta duração (*rent-a-car*). Com efeito, tal providência para além de melhorar as condições de exploração das empresas, significou o reconhecimento de que a aplicação do ISV aos meios de exploração das nossas empresas, que são os veículos automóveis, não tem lógica económica, nem técnica, num imposto que se destina, em última análise a tributar o consumo final do bem automóvel.

6. A anunciada alteração resultante da autorização legislativa acima referenciada vem, porém, agravar as condições de preço na aquisição das viaturas para as nossas frotas, prejudicando fortemente as condições de concorrência com empresas do país vizinho, especialmente nas zonas de fronteira. Parece-nos, pois, justificar-se uma redução adicional do ISV, para 70%, eliminando assim, para as empresas de *rent-a-car*, o aumento de ISV anunciado naquela autorização legislativa. Uma simples alteração do artigo 53º, nº 5 seria suficiente para acolher esta pretensão, que se afigura justíssima. Em alternativa, uma redução para três anos, em vez dos cinco actuais, como limite mínimo de detenção dos veículos para efeitos da redução constituiria, ainda assim, um contributo para uma mais rápida renovação das frotas.

7. Igualmente justo seria o alargamento da redução a veículos que hoje dela não beneficiam, como sejam os *monovolumes*, os veículos ligeiros de mercadorias de caixa aberta e de caixa fechada, que constituem veículos de grande utilização nas frotas das nossas associadas.

8. No que respeita ao CO₂, se a redução anunciada do nível de CO₂ para os veículos objecto de redução de ISV de 140g/Km para 130g/Km é aceitável para os veículos Diesel, o mesmo não se pode dizer para os veículos a gasolina, onde os níveis de CO₂ são superiores mesmo em termos de pequenos veículos, pelo que entendemos



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

que para veículos a gasolina se deveria manter o valor actualmente em vigor de 140g/Km.

9. Por outro lado, o benefício da redução – que esperamos possa ser aumentado para 70% – só está acessível, nos quadros da legislação actualmente vigente, aos operadores que adquiram os veículos em plena propriedade e também aos que os tomem em regime de locação financeira., Ora a verdade é que uma parte significativa dos veículos novos das empresas de *rent-a-car* é objecto de ALD – aluguer de longa duração. Não são de sua propriedade e não são elegíveis para efeitos da redução do imposto.

Atendendo à grande proximidade de efeitos económicos e fiscais entre a locação financeira e o ALD, deveria o benefício da redução do ISV ser estendido aos veículos das empresas de aluguer “adquiridos” por essa forma. O DUA/Certificado de Matrícula do veículo mencionaria esse ónus, como aliás está previsto para a locação financeira.

Esta associação dirigiu ao Governo, em 14 de Janeiro de 2008, solicitando de que, por via interpretativa ou legislativa, se chegasse à solução de estender o benefício da redução do ISV aos veículos adquiridos em ALD e utilizados na exploração das empresas de *rent-a-car*

A DGAISC – Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, em correspondência havida com esta associação, fez-nos chegar um entendimento segundo o qual não seria possível por via interpretativa alcançar aquela solução, pelo que os veículos ao serviço das empresas de *rent-a-car* que estão em regime de ALD não têm vindo a beneficiar de redução de ISV referida. Isto implica que o benefício que a lei pretendeu atribuir com grande sentido de justiça ao sector de *rent-a-car* está a ter um alcance limitado, pois são muitos os veículos em regime de ALD ao serviço das sociedades que se dedicam à actividade de *rent-a-car*.

Solicita-se por isso que por via legislativa seja estendida a solução de redução de ISV aos veículos adquiridos em regime de ALD para as empresas de *rent-a-car*, tornando a redução do imposto extensiva a todo o universo explorado pelas empresas de *rent-a-car*, ou seja, os que são adquiridos, os obtidos em regime de locação financeira e os obtidos em regime de ALD.

Os eventuais problemas de controle e a necessidade de evitar abusos, que esta associação e a generalidade das empresas suas associadas repudiam veementemente, poderiam ser adequadamente resolvidos, caso tal merecesse a concordância do Ministério das Finanças, por uma intervenção da ARAC, certificando, os pedidos de



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

isenção por parte os operadores, nomeadamente atestando que os veículos em causa se destinam a empresas que se dedicam a aluguer de veículos em regime de curta duração, obrigando-se esta Associação a manter uma base de dados disponível *on-line* à DGA – Direcção Geral das Alfândegas e às entidades públicas que tutelam esta Actividade.

10. 9. Um outro aspecto da regulamentação do ISV que embaraça o desempenho das empresas nossas associadas e as coloca de novo em condições de inferioridade concorrencial, particularmente com as empresas que desenvolvem a sua actividade em Espanha, prende-se com o tratamento fiscal das alienações de automóveis a favor de pessoas não residentes no País. Quando os veículos são exportados ou expedidos para fora do território nacional, o tratamento actualmente vigente, constante do artº 29º do Código do ISV, prevê uma restituição do imposto "em função do maior dos períodos compreendidos entre a tributação e a matrícula definitiva nacional ou entre essa atribuição e o momento da exportação, da seguinte forma:

- a) No período de um ano – 75%;
- b) No período superior a um ano, mas inferior ou igual a dois anos – 50%;
- c) No período superior a dois anos, mas inferior ou igual a três anos – 25%.

A solução, no entender desta Associação, não está, de novo, na linha do que seria uma fiscalidade tecnicamente correcta, agora no plano da neutralidade do tratamento internacional das transacções. Na verdade, as regras de coordenação fiscal internacional apontam para que deve valer, para os impostos em que o ISV se integra, a tributação no destino, que supõe que a jurisdição de onde os bens são exportados ou expedidos os expurga de todo o conteúdo fiscal e não considera como facto gerador de imposto a sua expedição para o exterior.

Ora, o sistema actualmente vigente, posto que admitindo a restituição do ISV, na hipótese de exportação ou expedição do veículo para o estrangeiro, só a admite parcialmente, quando, em homenagem ao princípio do destino e portanto a uma correcta coordenação das fiscalidades, a restituição deveria ser integral.

A gestão das frotas de veículos das empresas de aluguer de curta duração faz-se hoje no mercado europeu alargado e não exclusivamente no mercado nacional, pelo que não devem criar-se obstáculos artificiais à renovação e racionalização das frotas através da venda dos veículos em mercado mais amplo, como o mercado de exportação. A venda para fora do País, sem encargos fiscais, constitui a regra e não se vê razão para que a solução seja diferente para os veículos afectos a actividade de aluguer de curta duração.



**Associação dos Industriais
de Aluguer de Automóveis Sem Condutor**

Diríamos assim em síntese que a boa solução é, em qualquer caso, não tributar a alienação dos veículos afectos a actividade, mas alienados fora de Portugal ou, se, como sucede ainda actualmente, tiver havido tributação de tais veículos, proceder à restituição integral do imposto suportado, cumprindo-se assim a princípio da tributação no país de destino. Uma alteração da actual regulamentação no sentido indicado seria, além de tecnicamente correcta, muito importante para a boa gestão das frotas dos nossos associados.

Senhor Presidente:

Ao permitir-se expôr perante Vossa Excelência as preocupações dos seus Associados e ao insistir sobre a urgência de adoptar as soluções técnicas acima apontadas, a ARAC está segura de que estará a contribuir para o aperfeiçoamento da fiscalidade nacional, no sentido de a tornar mais neutra e adequada à natureza da actividade de aluguer de curta duração de veículos sem condutor, por forma a colocar as empresas portuguesas em condições de concorrência com as suas congéneres da Europa e, muito especialmente, com as empresas do país vizinho com quem mais directamente concorrem.

Em face da importância deste assunto, que está a trazer fortes preocupações às empresas representadas pela ARAC, solicitamos a V. Exa. a marcação de uma reunião com carácter de urgência para expormos de viva voz as nossas preocupações.

Apresentamos a Vossa Excelência, Senhor Presidente da Comissão de Orçamento e Finanças os nossos respeitosos cumprimentos.

O Presidente do Conselho Director

João de Sousa Brás