

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

Proposta de Lei 61/XIV

Artigo 237.º-A

————— (Fim Artigo 237.º-A) —————



Proposta de Lei n.º

61/XIV/2.ª (Orçamento do

Estado para 2021)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Artigo 237º-A

Taxa de carbono sobre as viagens aéreas, marítimas e fluviais

1 – O Governo introduz, em 2021, uma taxa de carbono para o consumidor de viagens aéreas, marítimas e fluviais, no valor de 2 euros por passageiro, a qual incide sobre a emissão de títulos de transporte aéreo comercial de passageiros com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português e sobre a atracagem dos navios de passageiros nos terminais portuários localizados em território de Portugal continental para abastecimento, reparação, embarque ou desembarque de passageiros, respetivamente.

2 – A taxa de carbono para o consumidor de viagens aéreas, marítimas e fluviais incide sobre as transportadoras aéreas que procedam à comercialização dos bilhetes e sobre os armadores dos navios de passageiros ou os respetivos representantes legais, respetivamente.

3 – As receitas da taxa referida no número anterior revertem para o Fundo Ambiental, sem prejuízo do direito a uma participação por parte das entidades que participem na cobrança da taxa, para acções de financiamento na área da ferrovia e na redução de emissões de CO2 dos transportes colectivos, designadamente, na aplicação em políticas públicas de apoio à mobilidade elétrica.



4 – A presente taxa não se aplica às crianças com menos de 2 anos, aos serviços de transporte abrangidos por obrigações de serviço público, ao transporte aéreo de residentes nas regiões autónomas entre o continente e a respetiva região e dentro da respetiva região, ao transporte público de passageiros no âmbito do transporte marítimo e fluvial, aos navios ro-ro de passageiros e às aterragens ou atracagens por motivos de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar.

5 –Compete ao membro do Governo responsável pela área da aviação aprovar a regulamentação que se mostre necessária ao cumprimento do disposto no presente artigo no prazo de 30 dias.

Palácio de S. Bento, 29 de Outubro de 2020

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Inês de Sousa

Real

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

Proposta de Lei 61/XIV

Artigo 238.º**Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos**

O artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

1 - O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente:

(Ver tabela)

2 - [...].

3 - Sem prejuízo da liquidação provisória efetuada, sempre que o sujeito passivo entenda que o montante do imposto apurado dos termos do n.º 1 excede o imposto calculado por aplicação da fórmula a seguir indicada, pode requerer ao diretor da alfândega, mediante o pagamento prévio de taxa a fixar por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças, e até ao termo do prazo de pagamento a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º, que a mesma seja aplicada à tributação do veículo, tendo em vista a liquidação definitiva do imposto:

$ISV = V/VR \times Y + U/UR \times C$

em que:

ISV representa o montante do imposto a pagar;

V representa o valor comercial do veículo, tomando por base o valor médio de referência determinado em função da marca, do modelo e respetivo equipamento de série, da idade, do modo de propulsão e da quilometragem média de referência, constante das publicações especializadas do setor, apresentadas pelo interessado;

VR é o preço de venda ao público de veículo idêntico no ano da primeira matrícula do veículo a tributar, tal como declarado pelo interessado, considerando-se como tal o veículo da mesma marca, modelo e sistema de propulsão, ou, no caso de este não constar de informação disponível, de veículo similar, introduzido no mercado nacional, no mesmo ano em que o veículo a introduzir no consumo foi matriculado pela primeira vez;

Y representa o montante do imposto calculado com base na componente cilindrada, tendo em consideração a tabela e a taxa aplicável ao veículo, vigente no momento da exigibilidade do imposto;

C é o «custo de impacte ambiental», aplicável a veículos sujeitos à tabela A, vigente no momento da exigibilidade do imposto, e cujo valor corresponde à componente ambiental da referida tabela, bem como ao agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º;

U é o número de dias de tempo de uso da viatura;

UR é a média do número de dias de tempo de uso dos veículos contados desde a data da primeira matrícula até à data do cancelamento da matrícula dos veículos em fim de vida abatidos nos três anos civis anteriores à data de apresentação da DAV, sendo esta média anualmente fixada por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças.

4 - [...].

5 - [...].»

Dossier de Acompanhamento de Votação em Comissão

(Fim Artigo 238.º)



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª
(Orçamento do Estado para 2021)

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Exposição de motivos

A presente proposta, ao alterar a alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º e o n.º 2 do artigo 8.º do Código do Imposto Sobre Veículos, no que se refere à aplicação das taxas intermédias aos veículos automóveis, tem por finalidade proceder à reparação de uma injustiça fiscal decorrente de se ter fixado um ano (1970) na aplicação da taxa intermédia de 95% do imposto resultante da aplicação da tabela B, ao invés de ter previsto um critério flexível que permitisse a sua atualização.

A atual redação do n.º 2 do artigo 8.º do Código do ISV impõe um tratamento fiscal que penaliza sobretudo a importação de veículos históricos, o que gera situações injustas e injustificadas entre veículos do mesmo modelo.

Nestes termos, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª – Aprova o Orçamento do Estado para 2021:

Artigo 238.º

[...]

Os artigos 4.º, 8.º e 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 – [...]:

a) [...];

b) [...];



c) quanto aos veículos fabricados há mais de 40 anos, aos motociclos, triciclos, quadriciclos e autocaravanas, a cilindrada.

2 – [...].

3 – [...].

4 – [...].

Artigo 8.º

[...]

1 – [...].

2 – É aplicável uma taxa intermédia, correspondente a 95% do imposto resultante da aplicação da tabela B a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, aos veículos fabricados há mais de 40 anos, aos quais, independentemente da sua proveniência ou origem, é aplicável a tabela D a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º.

3 – [...].

[...]»

Assembleia da República, 13 de novembro de 2020

Os Deputados,

Afonso Oliveira

Duarte Pacheco



Proposta de Lei n.º 61/XIV/1.ª
(Orçamento do Estado para 2021)
PROPOSTA DE ALTERAÇÃO E ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/1.ª:

“Artigo 226.º (...)

Os artigos 3.º, 5.º, 88.º e 126.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Código do IRC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«(...)

Artigo 88.º

(...)

1- (...).

2 – (...).

3 – (...).

4- (...).

5 – (...).

6 – (...).

7 – (...).



8- (...).

9 – (...).

10 – (...).

11 – (...).

12 – (...).

13 – (...).

14 – (...).

16 – (...).

17 – (...).

18 - No caso de viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km, as taxas referidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 são, respetivamente, de 5 %, 10 % e 17,5 %.

19 – (...).

20 – (...).

21 – (...).



22 – (...).

(...)»

Artigo 238.º

(...)

Os artigos 8º e 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22- A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

(...)

1– (...):

a) 60 /prct., aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km;

b) (...);

c) (...);

d) 25 /prct., aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km.



2 – (...).

3 – (...).

(...)»

Palácio de São Bento, 13 de Novembro de 2020.

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Inês de Sousa Real

Objectivos:

O Imposto sobre os veículos (ISV) é calculado em função da cilindragem e das emissões de CO₂. Contudo, o artigo 8º do Anexo I da Lei nº 22-A/2007, de 29 de Junho, prevê taxas intermédias (bonificações) para alguns tipos de veículos, nomeadamente, automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível gás natural e automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 25 quilómetros.

Estas bonificações introduzem distorções a nível ambiental uma vez que o facto de



os motores serem híbridos, híbridos plug-in ou a gás não garante, por si só, um menor nível de emissões, pelo contrário, viaturas híbridas, híbridas plug-in ou a gás com maior cilindrada ou potência apresentam mais emissões que outras viaturas, de motor convencional, mas com menor cilindrada ou potência.

Com efeito, entre 2016 e 2019 as emissões reais de novos automóveis aumentaram graças às vendas de veículos utilitários desportivos, os SUV (Sport Utility Vehicles). Os SUV são automóveis pesados e grandes, pouco aerodinâmicos e gastadores, e nos últimos anos têm vindo a representar uma fatia cada vez mais grossa das vendas, atingindo 39% na primeira metade de 2020.

Muitos destes automóveis são híbridos plug-in “de fachada” – assim considerados porque têm baixas autonomias em modo eléctrico, raramente são carregados, têm potentes motores de combustão interna, e são também com frequência grandes e pesados (muitos são SUV), o que os faz apresentar na prática emissões de CO2 duas a quatro vezes superiores às contabilizadas nos testes.

Em Portugal é preocupante a preponderância crescente de automóveis híbridos plug-in nas vendas de automóveis eléctricos e a correspondente descida da quota dos 100% eléctricos. Até Setembro foram vendidos 6882 automóveis híbridos plug-in e 5470 100% eléctricos, o que corresponde a uma distribuição de 56% para híbridos plug-in e 44% para 100% eléctrico. Os híbridos plug-in que estão a ser vendidos no mercado nacional são, em boa medida, eléctricos “de fachada”, automóveis do segmento premium – as marcas que mais vendem são, por esta ordem, a Mercedes-Benz, BMW e Volvo –, com emissões reais acima dos 200 gCO2/km, tão ou mais altas que as de um automóvel comum a combustão interna.

Desta forma, o PAN vem propor que, para o cálculo do ISV e das tributações autónomas em IRC, sejam corrigidas as distorções relativas aos motores híbridos, designadamente, introdução de critérios na lei que restrinjam os apoios a híbridos e



híbridos plug-in que satisfaçam cumulativamente as condições de terem uma autonomia em modo eléctrico superior a 80 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km.



Proposta de Lei n.º 61/XIV/1.ª
(Orçamento do Estado para 2021)
PROPOSTA DE ALTERAÇÃO E ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/1.ª:

“Artigo 226.º (...)

Os artigos 3.º, 5.º, 88.º e 126.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Código do IRC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«(...)

Artigo 88.º

(...)

1- (...).

2 – (...).

3 – (...).

4- (...).

5 – (...).

6 – (...).

7 – (...).



8- (...).

9 – (...).

10 – (...).

11 – (...).

12 – (...).

13 – (...).

14 – (...).

16 – (...).

17 – (...).

18 - No caso de viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km, as taxas referidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 são, respetivamente, de 5 %, 10 % e 17,5 %.

19 – (...).

20 – (...).

21 – (...).



22 – (...).

(...)

Artigo 238.º

(...)

Os artigos 8º e 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22- A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

(...)

1– (...):

a) 60 /prct., aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km;

b) (...);

c) (...);

d) 25 /prct., aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO2/km.



2 – (...).

3 – (...).

(...)»

Palácio de São Bento, 13 de Novembro de 2020.

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Inês de Sousa Real

Objectivos:

O Imposto sobre os veículos (ISV) é calculado em função da cilindragem e das emissões de CO₂. Contudo, o artigo 8º do Anexo I da Lei nº 22-A/2007, de 29 de Junho, prevê taxas intermédias (bonificações) para alguns tipos de veículos, nomeadamente, automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível gás natural e automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 25 quilómetros.

Estas bonificações introduzem distorções a nível ambiental uma vez que o facto de



os motores serem híbridos, híbridos plug-in ou a gás não garante, por si só, um menor nível de emissões, pelo contrário, viaturas híbridas, híbridas plug-in ou a gás com maior cilindrada ou potência apresentam mais emissões que outras viaturas, de motor convencional, mas com menor cilindrada ou potência.

Com efeito, entre 2016 e 2019 as emissões reais de novos automóveis aumentaram graças às vendas de veículos utilitários desportivos, os SUV (Sport Utility Vehicles). Os SUV são automóveis pesados e grandes, pouco aerodinâmicos e gastadores, e nos últimos anos têm vindo a representar uma fatia cada vez mais grossa das vendas, atingindo 39% na primeira metade de 2020.

Muitos destes automóveis são híbridos plug-in “de fachada” – assim considerados porque têm baixas autonomias em modo eléctrico, raramente são carregados, têm potentes motores de combustão interna, e são também com frequência grandes e pesados (muitos são SUV), o que os faz apresentar na prática emissões de CO2 duas a quatro vezes superiores às contabilizadas nos testes.

Em Portugal é preocupante a preponderância crescente de automóveis híbridos plug-in nas vendas de automóveis eléctricos e a correspondente descida da quota dos 100% eléctricos. Até Setembro foram vendidos 6882 automóveis híbridos plug-in e 5470 100% eléctricos, o que corresponde a uma distribuição de 56% para híbridos plug-in e 44% para 100% eléctrico. Os híbridos plug-in que estão a ser vendidos no mercado nacional são, em boa medida, eléctricos “de fachada”, automóveis do segmento premium – as marcas que mais vendem são, por esta ordem, a Mercedes-Benz, BMW e Volvo –, com emissões reais acima dos 200 gCO2/km, tão ou mais altas que as de um automóvel comum a combustão interna.

Desta forma, o PAN vem propor que, para o cálculo do ISV e das tributações autónomas em IRC, sejam corrigidas as distorções relativas aos motores híbridos, designadamente, introdução de critérios na lei que restrinjam os apoios a híbridos e



híbridos plug-in que satisfaçam cumulativamente as condições de terem uma autonomia em modo eléctrico superior a 80 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km.



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.^a
(Orçamento do Estado para 2021)

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Exposição de motivos

A presente proposta, ao alterar a alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º e o n.º 2 do artigo 8.º do Código do Imposto Sobre Veículos, no que se refere à aplicação das taxas intermédias aos veículos automóveis, tem por finalidade proceder à reparação de uma injustiça fiscal decorrente de se ter fixado um ano (1970) na aplicação da taxa intermédia de 95% do imposto resultante da aplicação da tabela B, ao invés de ter previsto um critério flexível que permitisse a sua atualização.

A atual redação do n.º 2 do artigo 8.º do Código do ISV impõe um tratamento fiscal que penaliza sobretudo a importação de veículos históricos, o que gera situações injustas e injustificadas entre veículos do mesmo modelo.

Nestes termos, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.^a – Aprova o Orçamento do Estado para 2021:

Artigo 238.º

[...]

Os artigos 4.º, 8.º e 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 – [...]:

a) [...];

b) [...];



c) quanto aos veículos fabricados há mais de 40 anos, aos motociclos, triciclos, quadriciclos e autocaravanas, a cilindrada.

2 – [...].

3 – [...].

4 – [...].

Artigo 8.º

[...]

1 – [...].

2 – É aplicável uma taxa intermédia, correspondente a 95% do imposto resultante da aplicação da tabela B a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, aos veículos fabricados há mais de 40 anos, aos quais, independentemente da sua proveniência ou origem, é aplicável a tabela D a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º.

3 – [...].

[...]»

Assembleia da República, 13 de novembro de 2020

Os Deputados,

Afonso Oliveira

Duarte Pacheco



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2ª
 Aprova o Orçamento do Estado para 2021
 Proposta de Alteração

Artigo 238.º

Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos

O artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

- 1 - O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente:

TABELA D

Componente cilindrada

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 1 ano.....	10
Mais de 1 a 2 anos	20



Mais de 2 a 3 anos	28
Mais de 3 a 4 anos	35
Mais de 4 a 5 anos	43
Mais de 5 a 6 anos	52
Mais de 6 a 7 anos	60
Mais de 7 a 8 anos	65
Mais de 8 a 9 anos	70
Mais de 9 a 10 anos	75
Mais de 10 anos	80

Componente ambiental

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 2 anos.....	10
Mais de 2 a 4 anos	20
Mais de 4 a 6 anos	28
Mais de 6 a 7 anos	35
Mais de 7 a 9 anos	43
Mais de 9 a 10 anos	52
Mais de 10 a 12 anos	60
Mais de 12 a 13 anos	65
Mais de 13 a 14 anos	70
Mais de 14 a 15 anos	75
Mais de 15 anos	80



3 - Sem prejuízo da liquidação provisória efetuada, sempre que o sujeito passivo entenda que o montante do imposto apurado dos termos do n.º 1 excede o imposto calculado por aplicação da fórmula a seguir indicada, pode requerer ao diretor da alfândega, mediante o pagamento prévio de taxa a fixar por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças, e até ao termo do prazo de pagamento a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º, que a mesma seja aplicada à tributação do veículo, tendo em vista a liquidação definitiva do imposto:

$$??? = \frac{?}{??} \times ? + \frac{?}{??} \times ?$$

em que:

ISV representa o montante do imposto a pagar;

V representa o valor comercial do veículo, tomando por base o valor médio de referência determinado em função da marca, do modelo e respetivo equipamento de série, da idade, do modo de propulsão e da quilometragem média de referência, constante das publicações especializadas do setor, apresentadas pelo interessado;

VR é o preço de venda ao público de veículo idêntico no ano da primeira matrícula do veículo a tributar, tal como declarado pelo interessado, considerando-se como tal o veículo da mesma marca, modelo e sistema de propulsão, ou, no caso de este não constar de informação disponível, de veículo similar, introduzido no mercado nacional, no mesmo ano em que o veículo a introduzir no consumo foi matriculado pela primeira vez;

Y representa o montante do imposto calculado com base na componente cilindrada, tendo em consideração a tabela e a taxa aplicável ao veículo, vigente no momento da exigibilidade do imposto;

C é o «custo de impacte ambiental», aplicável a veículos sujeitos à tabela A, vigente no momento da exigibilidade do imposto, e cujo valor corresponde à componente ambiental da referida tabela, bem como ao agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º;



U é o número de dias de tempo de uso da viatura;

UR é a média do número de dias de tempo de uso dos veículos contados desde a data da primeira matrícula até à data do cancelamento da matrícula dos veículos em fim de vida abatidos nos três anos civis anteriores à data de apresentação da DAV.

4 - [...].

5 - [...].»

Nota Explicativa:

A tabela de desconto para a componente ambiental do ISV aplicável aos veículos usados provenientes de outros Estados-Membros, proposta pelo Governo na Proposta de Lei, mantém o essencial do entendimento da Comissão Europeia defendido na petição apresentada pela Comissão Europeia junto do Tribunal de Justiça da União Europeia no âmbito do processo n.º C-169/20 e salvaguarda as legítimas preocupações ambientais do Governo, já que as percentagens de redução propostas, ao invés de estarem associadas à desvalorização comercial média do veículo (como sucede no desconto aplicado à componente cilindrada), estão associadas diretamente à vida útil média remanescente dos veículos, o que configura uma boa métrica do horizonte temporal de poluição que o veículo irá gerar ao longo da sua vida.

Mantendo inalterada a lógica subjacente à tabela de taxas de desconto para a componente ambiental do ISV proposta pelo Governo, propõe-se uma redução do seu número de escalões e, conseqüentemente, reajustamento das suas taxas, por forma a que a tabela possa ser mais facilmente articulada com a tabela de descontos aplicável à componente cilindrada do ISV, já que, deste modo, ambas as tabelas passam a ter o mesmo número de escalões e as mesmas taxas, anda que por referência a anos de uso diferentes (atenta a lógica distinta que subjaz a cada uma das tabelas).



Aproveita-se, ainda, para corrigir um erro de formatação na fórmula introduzida no n.º 3 do artigo 11.º do Código do ISV e, simultaneamente, dispensar a fixação anual por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças da média de idades dos veículos abatidos nos últimos três anos, a qual passa a ser divulgada oficiosamente pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Palácio de São Bento, 13 de novembro de 2020

As Deputadas e os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª
(Orçamento do Estado para 2021)

Redução do ISV aplicado aos veículos usados de outro Estado-Membro da UE

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª:

SECÇÃO IV

Imposto sobre veículos

Artigo 238.º

Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos

O artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

1 – O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, com exceção das componentes cilindrada e ambiental às quais são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional:

2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].»

Palácio de São Bento,



Os Deputados do Grupo Parlamentar do CDS-PP,

Nota Justificativa:

- A proposta de alteração do art.º 11.º do CISV constante do art.º 238º da PLOE mantém uma ilegalidade que foi já amplamente reconhecida pelas várias instâncias judiciais: na verdade, a “Componente ambiental” da tabela de descontos que figura neste artigo e que determina a forma de cálculo desta componente em função dos «anos de uso», tal como é apresentada, viola o direito comunitário e a Constituição da República Portuguesa;
- E por várias razões:
 - Em primeiro lugar, é discriminatória porque só é aplicada aos usados comunitários provenientes de outros estados membros;
 - Em segundo lugar, as percentagens não espelham a real desvalorização do mercado de veículos usados (p. expl., no 1º escalão, usado com 6 meses de uso obtém somente 2% desconto);
 - Em terceiro lugar, porque a tabela «anos de uso» desta componente não está em sintonia com os descontos cilindrada da mesma tabela D: a componente cilindrada apresenta 11 escalões – 1.º escalão aos 6 meses (10%) e 2.º escalão entre 1 e 2 anos (20%) –, ao passo que a componente ambiental apresenta 16 escalões;
 - Em quarto lugar, é desproporcional porque, enquanto a tabela de descontos componente cilindrada atinge 80% aos 10 ou mais anos de uso, o valor máximo previsto para a componente ambiental é atingido apenas aos 15 anos e fica-se pelo desconto máximo de 70%;
- A AT tem usado o argumento da defesa do ambiente em vários processos de impugnação judicial, para procurar justificar a tributação discriminatória aplicada aos veículos usados provenientes de outro país Estado-Membro da EU;
- A jurisprudência judicial e arbitral, contudo, não tem dado acolhimento a essa argumentação;
- O CDS-PP apresentou proposta idêntica no OE 2020, que cumpre agora reabilitar.



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2ª
 Aprova o Orçamento do Estado para 2021
 Proposta de Alteração

Artigo 238.º

Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos

O artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

- 1 - O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente:

TABELA D

Componente cilindrada

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 1 ano.....	10
Mais de 1 a 2 anos	20



Mais de 2 a 3 anos	28
Mais de 3 a 4 anos	35
Mais de 4 a 5 anos	43
Mais de 5 a 6 anos	52
Mais de 6 a 7 anos	60
Mais de 7 a 8 anos	65
Mais de 8 a 9 anos	70
Mais de 9 a 10 anos	75
Mais de 10 anos	80

Componente ambiental

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 2 anos.....	10
Mais de 2 a 4 anos	20
Mais de 4 a 6 anos	28
Mais de 6 a 7 anos	35
Mais de 7 a 9 anos	43
Mais de 9 a 10 anos	52
Mais de 10 a 12 anos	60
Mais de 12 a 13 anos	65
Mais de 13 a 14 anos	70
Mais de 14 a 15 anos	75
Mais de 15 anos	80



3 - Sem prejuízo da liquidação provisória efetuada, sempre que o sujeito passivo entenda que o montante do imposto apurado dos termos do n.º 1 excede o imposto calculado por aplicação da fórmula a seguir indicada, pode requerer ao diretor da alfândega, mediante o pagamento prévio de taxa a fixar por portaria do membro do Governo responsável pela área das finanças, e até ao termo do prazo de pagamento a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º, que a mesma seja aplicada à tributação do veículo, tendo em vista a liquidação definitiva do imposto:

$$??? = \frac{?}{??} \times ? + \frac{?}{??} \times ?$$

em que:

ISV representa o montante do imposto a pagar;

V representa o valor comercial do veículo, tomando por base o valor médio de referência determinado em função da marca, do modelo e respetivo equipamento de série, da idade, do modo de propulsão e da quilometragem média de referência, constante das publicações especializadas do setor, apresentadas pelo interessado;

VR é o preço de venda ao público de veículo idêntico no ano da primeira matrícula do veículo a tributar, tal como declarado pelo interessado, considerando-se como tal o veículo da mesma marca, modelo e sistema de propulsão, ou, no caso de este não constar de informação disponível, de veículo similar, introduzido no mercado nacional, no mesmo ano em que o veículo a introduzir no consumo foi matriculado pela primeira vez;

Y representa o montante do imposto calculado com base na componente cilindrada, tendo em consideração a tabela e a taxa aplicável ao veículo, vigente no momento da exigibilidade do imposto;

C é o «custo de impacte ambiental», aplicável a veículos sujeitos à tabela A, vigente no momento da exigibilidade do imposto, e cujo valor corresponde à componente ambiental da referida tabela, bem como ao agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º;



U é o número de dias de tempo de uso da viatura;

UR é a média do número de dias de tempo de uso dos veículos contados desde a data da primeira matrícula até à data do cancelamento da matrícula dos veículos em fim de vida abatidos nos três anos civis anteriores à data de apresentação da DAV.

4 - [...].

5 - [...].»

Nota Explicativa:

A tabela de desconto para a componente ambiental do ISV aplicável aos veículos usados provenientes de outros Estados-Membros, proposta pelo Governo na Proposta de Lei, mantém o essencial do entendimento da Comissão Europeia defendido na petição apresentada pela Comissão Europeia junto do Tribunal de Justiça da União Europeia no âmbito do processo n.º C-169/20 e salvaguarda as legítimas preocupações ambientais do Governo, já que as percentagens de redução propostas, ao invés de estarem associadas à desvalorização comercial média do veículo (como sucede no desconto aplicado à componente cilindrada), estão associadas diretamente à vida útil média remanescente dos veículos, o que configura uma boa métrica do horizonte temporal de poluição que o veículo irá gerar ao longo da sua vida.

Mantendo inalterada a lógica subjacente à tabela de taxas de desconto para a componente ambiental do ISV proposta pelo Governo, propõe-se uma redução do seu número de escalões e, conseqüentemente, reajustamento das suas taxas, por forma a que a tabela possa ser mais facilmente articulada com a tabela de descontos aplicável à componente cilindrada do ISV, já que, deste modo, ambas as tabelas passam a ter o mesmo número de escalões e as mesmas taxas, anda que por referência a anos de uso diferentes (atenta a lógica distinta que subjaz a cada uma das tabelas).



Aproveita-se, ainda, para corrigir um erro de formatação na fórmula introduzida no n.º 3 do artigo 11.º do Código do ISV e, simultaneamente, dispensar a fixação anual por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças da média de idades dos veículos abatidos nos últimos três anos, a qual passa a ser divulgada oficiosamente pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Palácio de São Bento, 13 de novembro de 2020

As Deputadas e os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª
(Orçamento de Estado para 2021)

Equiparação do renting ao leasing no ISV

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª:

“Artigo 238.º

Alteração ao Código do Imposto Sobre Veículos

Os artigos 11.º e 45.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual (Código do ISV), passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

Artigo 45.º

[...]

1 – [...].

2 – [...].

3 – As isenções previstas no presente capítulo são aplicáveis a veículos adquiridos em sistema de locação financeira ou de locação operacional, desde que dos documentos do veículo conste a identificação do locatário.

4 – [...].

5 – [...].

6 – [...].

7 – [...].»”

Palácio de São Bento,



Os Deputados do Grupo Parlamentar do CDS-PP,

Nota justificativa:

- Na sequência da reforma global da tributação automóvel levada a cabo pela Lei 22-A/2007, de 29 de junho, que aprovou o Código do Imposto sobre Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação, foi expressamente reconhecida a pertinência da previsão da isenção de imposto sobre veículos no que respeita à aquisição viaturas ao abrigo de contratos de locação financeira.
- Sendo a locação operacional de veículos uma solução de financiamento automóvel das empresas e considerando o progressivo alargamento do prazo de vigência dos referidos contratos, não se encontrando motivos para não equiparar nesta sede a locação financeira à locação operacional.