

Proposta de alteração da legislação nos veículos importados usados

ISV (Imposto sobre Veículos)

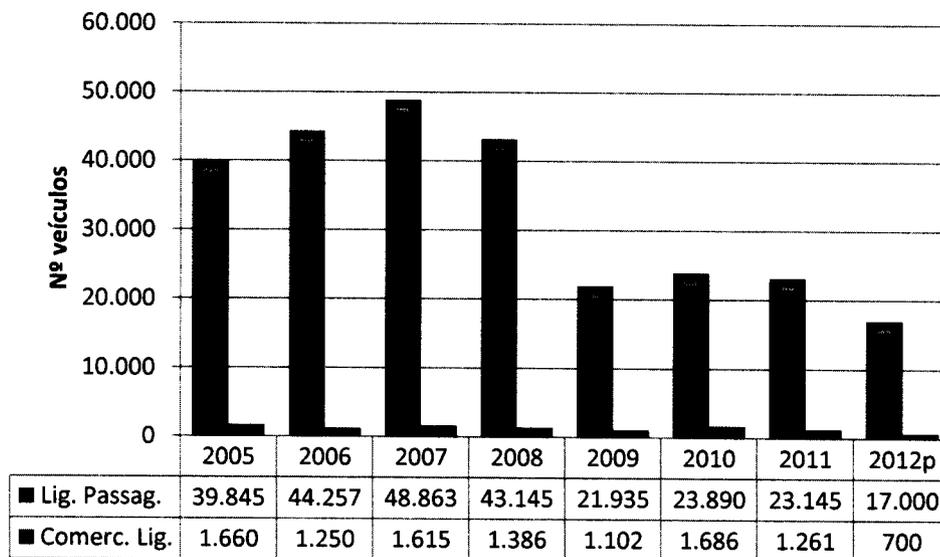
Os veículos importados usados beneficiam de uma redução no montante do Imposto Sobre Veículos a pagar de acordo com a tabela D do Código do ISV (n.º 1 do Art.º 11.º do CÍSV). A tabela D é aplicável aos veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados membros da União Europeia.

As referidas reduções iniciam-se com 20% para veículos com mais de um e até dois anos de uso e estendem-se até 52% para veículos com mais de cinco anos de uso.

Em 2009 e 2010 a tabela D foi apenas aplicada à componente cilindrada do ISV, sendo que as emissões de CO₂ (componente ambiental do imposto) foram tributadas à mesma taxa que as emissões dos veículos novos. Aliás, não fazia sentido conceder reduções no imposto a veículos mais antigos e, conseqüentemente, mais poluentes. Anteriormente, a tabela D foi aplicada às duas componentes, cilindrada e CO₂, e, em 2011, esta situação foi reposta.

No gráfico seguinte podemos observar a evolução das importações de automóveis ligeiros de passageiros e de veículos comerciais ligeiros usados desde 2005, bem como a estimativa para 2012:

Importações de Veículos Usados



Apesar de não estar referido no gráfico, a quantidade de veículos importados usados em percentagem das vendas de automóveis novos subiu de 10,7 por cento em 2010 para 15,1 por cento em 2011. No período de Janeiro a Maio de 2012 voltou a subir para 16,5 por cento.

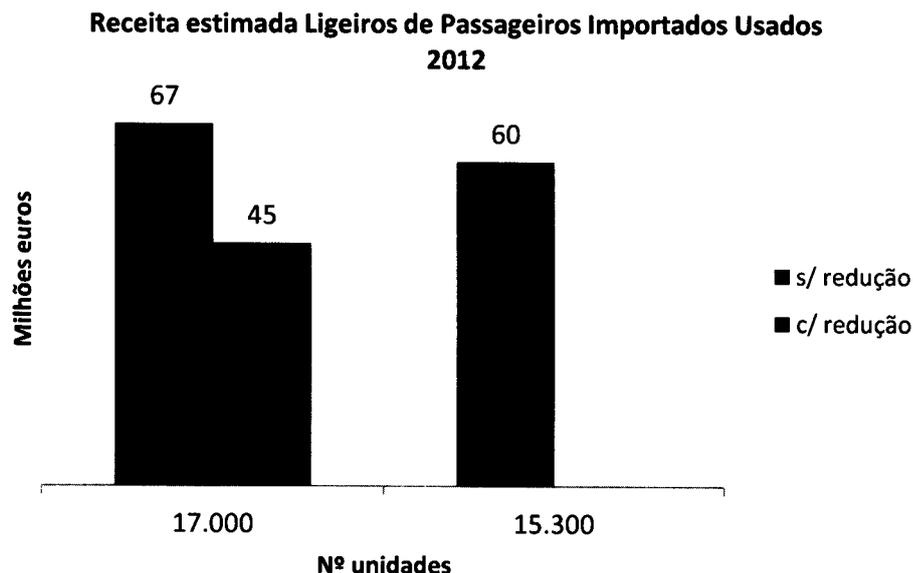
No gráfico que se segue é apresentada a receita de ISV estimada para 2012, ou seja, para um mercado de 17.000 unidades.

Nas primeiras duas colunas é obtida a receita de ISV considerando-se dois cenários distintos:

- Sem redução do ISV na componente ambiental, isto é, prolongando a situação vigente em 2010, o que permitiria gerar uma receita estimada em cerca de 67 milhões de euros.
- Com redução do ISV na componente ambiental, o que permitiria gerar uma receita de cerca de 45 milhões de euros.

De acordo com os nossos cálculos, este decréscimo de 22 milhões de euros na receita estimada deve-se ao facto de que, com a redução do ISV na componente ambiental, o ISV médio por veículo importado usado passe de 3.953 para 2.634 euros.

Importa referir que o ISV médio por automóvel novo é de aproximadamente 3.620 euros.



No gráfico acima é efectuada uma análise de sensibilidade, partindo-se do princípio de que o mercado de importados usados iria cair caso não se tivesse verificado a referida alteração da fiscalidade. Assim, foi considerado que o mercado cairia 10%, ou seja, atingiria 15.300 unidades. Nestas condições a receita obtida, **se não se verificasse a redução das taxas na componente ambiental**, seria de 60 milhões de euros, o que compara com 45 milhões correspondentes à importação de 17.000 unidades, com redução. Neste caso o Estado iria ganhar 15 milhões de euros.

Importa referir que, caso se verificasse uma quebra nas importações de veículos usados, uma parte dessa procura iria ser canalizada para a aquisição de automóveis “usados nacionais” e outra para a aquisição de automóveis novos, cujo valor de ISV médio é, como referido, de cerca de 3.620 euros.

Nestas condições o Estado iria ter um ganho ainda mais substancial na receita fiscal.

Assim, a ACAP propõe a reintrodução do quadro legal vigente, nos anos de 2009 e 2010 para os veículos importados usados.

Proposta de renovação do incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vista

1. Renovação do incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vida

O Programa de Incentivo Fiscal ao Abate de Veículos em Fim de Vida (DL nº 33/2007, de 15 de Fevereiro), possuía um objectivo ambiental pois, na entrega para abate de um veículo ligeiro em fim de vida, bastante mais poluente que um actual, conferia um desconto no Imposto Sobre Veículos (ISV) na compra de um veículo novo.

Este programa esteve em vigor em Portugal desde o final do ano 2000 (DL nº 292-A/2000) até ao final de 2010 e foi uma mola impulsadora do mercado automóvel, contrabalançando os efeitos da crise no sector que se iniciou em 2003 e se agravou de forma dramática em 2009.

O programa, em vigor em grande parte dos países da União Europeia, com pequenas diferenças em relação ao que foi adoptado em Portugal, permitiu uma redução significativa das emissões de CO2 e do consumo de combustível. Por exemplo, um estudo de âmbito europeu, destaca que os veículos adquiridos em 2009 em consequência do programa de incentivos ao abate de veículos em fim de vida, na União Europeia, emitiam em média 135,9 gramas de CO2 por quilómetro percorrido, menos 18 g de CO2/km do que a média registada em 2008. Foi assim evitada a emissão de 1,05 milhões de toneladas de CO2 na Europa só nesse ano, efeito que se prolongará no tempo. Só em Portugal, o estudo calcula que tenha sido evitada a emissão de 8.588 toneladas de CO2 em 2009.

Em Portugal, em 2010, o valor do incentivo foi de €750 contra a entrega para abate um veículo com mais de 10 anos e de €1.000 no caso da entrega de um veículo com mais de 15 anos, e aplicava-se a veículos:

- ligeiros novos (0 km), com motor de combustão;
- com nível de emissões de CO2 que não ultrapassasse os 130 g/km.

No quadro seguinte é apresentado o número de veículos ligeiros envolvidos neste programa em 2009 e 2010.

	2009	2010	2011
Vendas de veículos ligeiros	199.919	269.133	188.367
Nº de veíc. matriculados com incentivo ao abate	41.735	37.117	2.874
% nº veíc. matric. com incentivo no total das vendas	20,9%	13,8%	1,5%

* - Média de preços e impostos de veículos dos segmentos A – Económico e B – Inferior.

** - O IVA incide sobre o resultado da soma do preço base com o ISV.

Em 2010, verificou-se já uma importante redução do número de veículos envolvidos no programa em virtude do mesmo ter sido interrompido por vários meses devido ao atraso na entrada em vigor do Orçamento do Estado para 2010.

Como é sabido, em 2011 o programa de incentivos ao abate apenas foi aplicado apenas aos veículos exclusivamente elétricos. Apenas tiveram direito ao incentivo os veículos exclusivamente elétricos adquiridos por particulares e destinados a uma utilização não comercial por troca de veículos abatidos com mais de 10 anos de idade. O valor do incentivo era de 1.500, sendo atribuído um incentivo adicional de 5.000 euros aos primeiros 5.000 aderentes ao programa.

Em 2011 o número de veículos matriculados no Âmbito do programa caiu para 2.874, sendo a esmagadora maioria veículos de combustão interna matriculados no início de 2011, mas com processo despachado pela DGAIEC em 2010.

Em 2012 o programa de incentivos ao abate foi completamente descontinuado e estima-se que o mercado de ligeiros caia para 120.000 unidades neste ano, ou seja, menos 36 por cento que em 2011.

No quadro seguinte são apresentados os cálculos para uma amostra de 1.000 veículos, evidenciando-se, por um lado, a despesa fiscal que o Estado poupa com o fim do programa, e, por outro, a receita obtida em sede de ISV, IVA e IUC, no caso da sua renovação.

A uma poupança fiscal contrapõe-se a perda de receita decorrente do facto dos veículos em causa deixarem de ser comercializados e, conseqüentemente, deixarem de pagar os impostos referidos.

Perda de receita fiscal com o fim dos incentivos ao abate
(exemplo para 1.000 veículos)

Número de veículos elegíveis	1.000
Valor médio do incentivo por veículo (euros)	875
Despesa fiscal (euros)	875.000
ISV médio por veículo (euros)*	1.158
IUC médio anual por veículo (euros)*	119
Preço base médio dos veículos elegíveis*	11.619
IVA médio por veículo (euros)**	2.939
Perda de receita em ISV + IVA + IUC (euros)	-4.216.000
Custo total por cada 1.000 veículos	-3.341.000

* - Média de preços e impostos de veículos dos segmentos A – Económico e B – Inferior.

** - O IVA incide sobre o resultado da soma do preço base com o ISV.

A ACAP estima que a quebra nas vendas decorrente do fim dos incentivos a veículos de baixas emissões tenha atingido cerca de 26 mil unidades em 2011.

Apesar de o Estado ter poupado 23 milhões de euros com o fim do incentivo aos veículos atrás referidos (despesa fiscal), estima-se que tenha registado uma perda de receita em sede de ISV, IUC e IVA (resultante da dupla tributação sobre o ISV) de 110 milhões de euros. No final o Estado perdeu 87 milhões de euros.

Por outro lado, o ambiente saiu igualmente penalizado, uma vez que parte dos potenciais consumidores candidatos a este programa que, mesmo com o fim do incentivo, continuariam a comprar automóvel em 2011, provavelmente optaram por modelos mais poluentes e com consumos mais elevados de combustível, muitos deles importados usados.

Para 2013 a ACAP estima que a quebra nas vendas decorrente do fim dos incentivos a veículos de baixas emissões venha a atingir cerca de 15 mil unidades, o que implicará uma perda de receita de 50 milhões de euros.

Assim, pelas razões invocadas, a ACAP defende a continuação para 2013 do programa de incentivos ao abate relativamente à aquisição de veículos com motor de combustão interna com reduzidas emissões de CO₂.

2. Impacto no emprego

O fim do programa de incentivos ao abate, para além de terem um impacto muito significativo na receita fiscal, nas emissões de CO₂ e no consumo de combustível, também apresentam consequências negativas ao nível do emprego.

Atendendo à conjuntura económica actual, em que se perspectiva a continuação da queda do mercado automóvel, as referidas alterações irão potenciar o aumento das dificuldades financeiras das empresas do sector, e, em especial, dos concessionários de automóveis, estimando a ACAP que o encerramento do número de empresas do setor possa ascender a 2.700 e que a redução no emprego possa atingir 21.000 trabalhadores adicionais já em 2012.

* - Média de preços e impostos de veículos dos segmentos A – Económico e B – Inferior.

** - O IVA incide sobre o resultado da soma do preço base com o ISV.