

Associação Portuguesa de Importação de Veículos



RELATÓRIO ISV 2009

MARÇO 2010

A APIV representa todos os sectores afectados pela aplicação da nova legislação sobre o ISV. Neste grupo incluem-se importadores, agentes aduaneiros, agências de documentação, transportadores porta automóveis, rebocadores e oficinas em geral, num total de cerca de 8000 empresas e englobando mais de 30 mil postos de trabalho.

A partir de 1 de Janeiro 2009, a fórmula de cálculo mudou, aumentando de forma considerável a carga fiscal, mas alterações ao ISV provocaram uma "perda brutal" de receitas fiscais e uma situação financeira dramática entre as empresas do sector. Actualmente 30% dessas empresas cessaram actividade o que corresponde a 10.000 desempregados.

Atente-se aos seguintes exemplos:

VIATURAS		<i>Mercedes C220 Cdi</i> ¹	<i>Mercedes C220 Cdi</i> ²	<i>BMW 5.30D</i> ³	
Cálculo do ISV	2008	<i>Simulador</i> ⁴	6.394,32	4.030,43	9.587,32
		<i>Método Alternativo</i> ⁵	5.814,02	4.614,39	7.997,14
	2009	<i>Simulador</i> ⁴	12.442,32	10.426,32	17.358,12
		<i>Método Alternativo</i> ⁶	15.960,02	12.740,40	21.331,14

¹ Motor: 2148C.C., Ano: 2004. Kms: 135.000. CO2: 189g/Km ² Motor: 2148 C.C., Ano: 2002. Kms: 195.000, CO2: 177g/Km

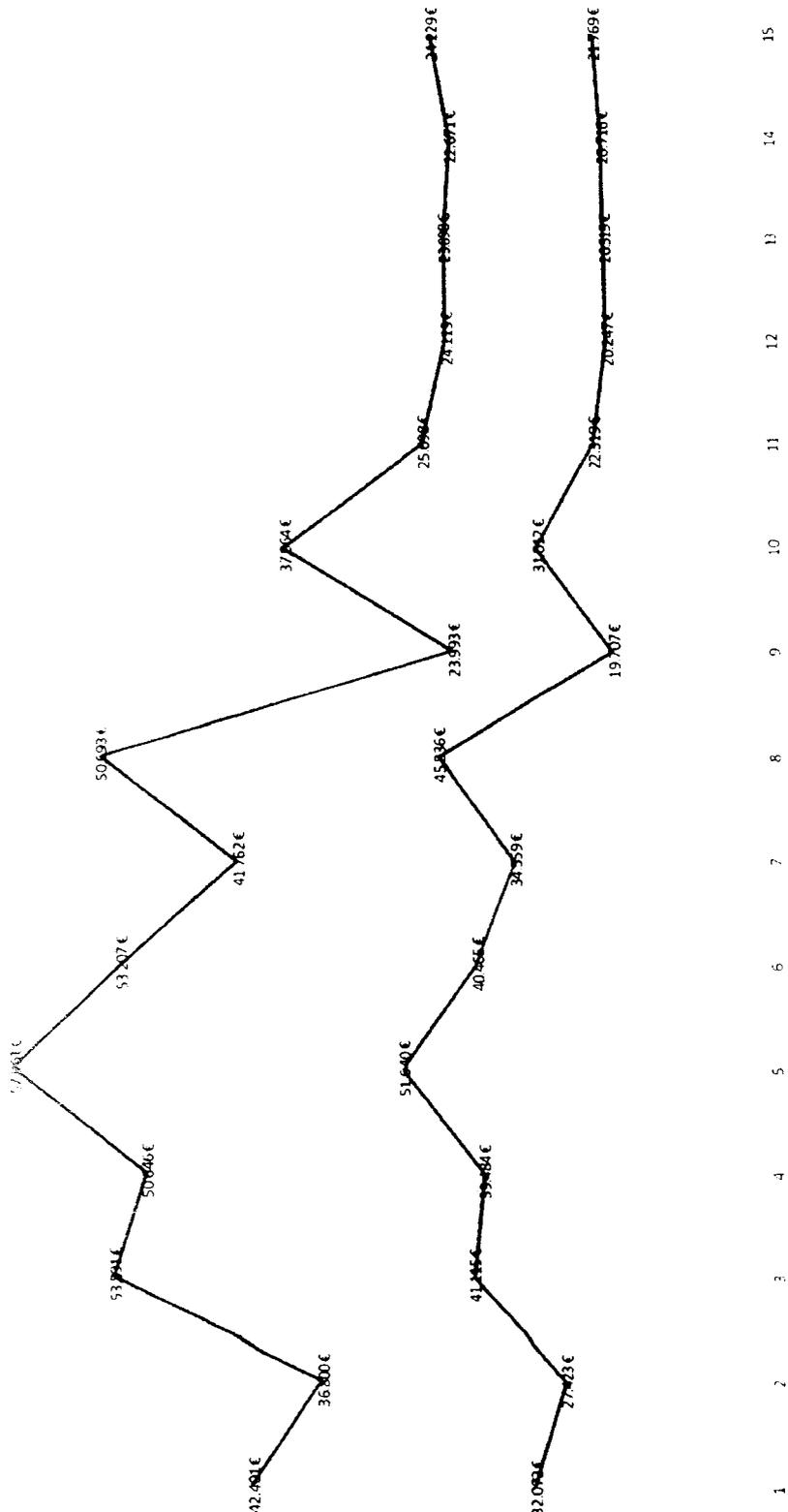
³ Motor: 2993 C.C., Ano: 2004. Kms: 120.000. CO2: 208g/km ⁴ Fórmula de cálculo informático

⁵ Fórmula de cálculo estabelecida no art. 11.º/3 da Lei nº 22-A/2007 de 29 de Junho (anexo I)

⁶ Fórmula de cálculo estabelecida no art. 11.º/3 da Lei nº 64-A/2008 de 31 de Dezembro (anexo II)

VIATURAS	<i>Mercedes C220 Cdi</i> ¹	<i>Mercedes C220 Cdi</i> ²	<i>BMW 5.30D</i> ³
Valor Residual Incorporado ⁷	5.814,91	4.614,46	7.997,62

⁷ Percentagem de desvalorização (Valor comercial actual ÷ Valor comercial da viatura nova) aplicada ao imposto correspondente a uma viatura nova.



2008 2009



Associação Portuguesa de Importação de Veículos

Comparação ISV 2008 / ISV 2009

Veículo	2008				2009				Diferença (Valor Final)		
	Anos	Compra	ISV 2008	Valor Final €/Iva VALOR TOTAL*	Anos	Compra	ISV 2009	Valor Final €/Iva Valor EURO TAX			
1 BMW 330	3	17.000 €	9.727 €	32.072 €	31.100 €	3	17.000 €	18.334 €	42.401 €	36.300 €	10.329 €
2 Mercedes C220 CDI	3	17.000 €	5.852 €	27.423 €	28.900 €	3	17.000 €	13.667 €	36.800 €	31.100 €	9.377 €
3 BMW 535D	4	27.000 €	7.262 €	41.115 €	42.550 €	4	27.000 €	17.909 €	53.891 €	47.250 €	12.777 €
4 BMW 530D	4	24.000 €	8.903 €	39.484 €	39.850 €	4	24.000 €	18.205 €	50.646 €	39.050 €	11.162 €
5 Mercedes E220 CDI	1	34.000 €	9.033 €	51.640 €	52.500 €	1	34.000 €	14.301 €	57.961 €	49.450 €	6.321 €
6 BMW X3	3	24.000 €	9.721 €	40.465 €	40.050 €	3	24.000 €	20.339 €	53.207 €	53.100 €	12.742 €
7 BMW 525D	4	22.000 €	6.799 €	34.559 €	36.350 €	4	22.000 €	12.802 €	41.762 €	40.350 €	7.203 €
8 Mercedes C220 CDI	1	30.000 €	8.197 €	45.836 €	44.500 €	1	30.000 €	12.244 €	50.693 €	46.000 €	4.857 €
9 AUDI A4	2	12.000 €	4.422 €	19.707 €	26.000 €	2	12.000 €	7.994 €	23.993 €	28.400 €	4.286 €
10 BMW 320D	2	20.000 €	5.843 €	31.012 €	31.150 €	2	20.000 €	11.637 €	37.964 €	32.200 €	6.952 €
11 AUDI A4 2.0 TDI	4	14.000 €	4.599 €	22.319 €	24.000 €	4	14.000 €	7.415 €	25.698 €	23.500 €	3.379 €
12 AUDI A4 2.0 TDI	5	13.000 €	3.873 €	20.247 €	20.400 €	5	13.000 €	7.099 €	24.119 €	21.650 €	3.871 €
13 VW PASSAT 2.0 TDI	4	12.500 €	4.599 €	20.519 €	20.650 €	4	12.500 €	7.415 €	23.898 €	21.850 €	3.379 €
14 FORD GALAXY	3	14.000 €	3.263 €	20.716 €	23.350 €	3	14.000 €	4.893 €	22.671 €	24.000 €	1.955 €
15 MERCEDES A200 CDI	3	13.500 €	4.641 €	21.769 €	23.000 €	3	13.500 €	6.690 €	24.229 €	25.500 €	2.459 €

A nova lei veio aumentar largamente o imposto sobre veículos. (anexos I e II). Com esta alteração da legislação aplicada ao Imposto sobre Veículos (ISV), os valores do imposto (2009) serão sempre superiores ao Valor Residual Incorporado. O imposto residual incorporado deverá acompanhar a desvalorização da viatura, sendo o limite máximo do imposto de uma viatura, na Comunidade Europeia, independentemente de imposições internas de qualquer Estado-Membro (art. 90.º e 110º do Tratado CE):

“nenhum Estado-membro fará incidir, directa ou indirectamente, sobre os produtos dos outros Estados-membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, directa ou indirectamente, sobre produtos nacionais similares”.

Se, durante o ano de 2008, foram importadas cerca de 4.500 viaturas por mês (40% das viaturas matriculadas em Portugal), durante os primeiros meses de 2009, esse tráfego reduziu-se a menos de 400 viaturas por mês. Nos últimos meses os valores relativos à importação continuam em quebra cerca de 90%.

Os sinais de desespero surgem de todos os quadrantes, dos quais destacamos o desemprego nas Alfândegas Portuguesas, as falências de importadores/stands, de empresas de transporte porta automóvel e de Centros de Inspeção B.

Após várias reuniões com membros do Governo, podemos constatar que as alterações da lei relativas ao Imposto sobre Veículos 2009 tiveram sempre como justificação um conjunto de factos, por nós consideradas autênticas falácias que se impõem esclarecidas:

- a importação estaria sempre relacionada com “carros velhos”, que por sua vez estavam directamente relacionados com a poluição ambiental, justificando assim a exclusão da componente ambiental dos escalões de redução, utilizada no cálculo do ISV;

- a idade média de importação de veículos da CE é inferior a 5 anos, uma vez que as instituições bancárias não financiam carros com idade elevada e as seguradoras penalizam os prémios anuais de carros na mesma situação;

- o parque automóvel português foi rejuvenescido à custa da importação de viaturas usadas (recentes) da CE, por solicitação de mercado nacional, uma vez que este não tem capacidade de abastecimento deste tipo de viaturas a preços razoáveis.

No passado mês de Junho, decidimos avançar com uma denúncia na Comissão das Comunidades Europeias acerca da inobservância do direito comunitário na mesma legislação (anexo III e IV). No dia 14 de Dezembro de 2009 recebemos uma resposta desta mesma entidade (anexo IVa) e em 28 de Janeiro de 2010 emitido comunicado por Bruxelas (anexoV).

São as seguintes as propostas da APIV:

1. No cálculo do ISV, 20% deverá entrar como componente fixa e os restantes 80% nos escalões de redução.

Salvaguarda-se assim a importância da componente ambiental, obrigando os veículos mais poluentes a pagar taxas superiores.

2. Terminar com a dupla tributação de IVA sobre o ISV, em novos ou usados,

O particular deixa de ficar em vantagem sobre um importador evitando, desta forma, que os referidos importadores em vez de trazerem carros em nome da sua empresa, tragam em nome dos seus clientes, o que apesar de ser legal leva a uma menor entrada receitas para o Estado.

3. Alargar o programa de incentivos ao abate de viaturas com mais de 8 anos às viaturas semi-novas, isto é, todas aquelas que tenham até 2 anos da primeira matrícula.

Desta proposta resultaria o rejuvenescimento mais rápido do parque automóvel em Portugal.

4. Para evitar o uso fraudulento do benefício da lei no que diz respeito ao programa de incentivo ao abate, este deve aplicado apenas às viaturas cujo registo está efectuado em nome do respectivo proprietário há pelo menos 1 ano, e não 6 meses.

5. Proceder às seguintes alterações no texto da Lei 64/A de 31.12.08 (Cap. VIII, Secção III, Artº89º):

- a. No Artº 8º, retirar o “exclusivamente” como combustível GPL, para que seja possível considerar como híbridos o gasolina/GPL;
- b. No Artº 9º, substituir “autocaravanas” por “autocaravanas ligeiras”;

- c. No Art.º 22º, deve ser permitida a circulação veículo com DAV e recibo após liquidação ISV, mesmo sem ter sido emitida a matrícula nacional;
- d. No Art.º 49º, a transmissão por morte deve ser possível desde que apenas o “morto” cumpra os pressupostos, podendo os herdeiros continuar a usufruir da respectiva isenção.
- e. No Art. 50º, excluir os veículos que são propriedade de Emigrantes regressados a Portugal definitivamente e que beneficiaram de isenção de ISV, podendo naturalmente vender a viatura sem que seja necessário um novo pagamento de ISV, após os 12 meses.
- f. No Artº 53º, deve-se considerar também os veículos GPL/Gasolina para efeitos de isenção.
- g. No Art. 59º (1-a), deve-se considerar residentes fora de Portugal, qualquer cidadão que o faça por mais de 12 meses, independentemente do número de meses que residiu no último país onde esteve.
- h. No Art. 60º (1-c), deve-se excluir “país de proveniência”.

6. Uniformizar o pagamento do imposto de circulação.

Por exemplo, uma viatura de Maio de 2007 paga 50 € de imposto de circulação e outra, apenas porque foi matriculada depois de Julho de 2007 (em Portugal, apesar de ter tido o seu primeiro registo noutra país comunitário antes de Julho de 2007) paga 550 € de imposto.

7. Aplicar a tabela de IUC a todos os veículos matriculados a partir de Janeiro de 1981.

Desta forma, haveria um aumento das receitas e colocaria em pé de igualdade o valor comercial de todos os veículos e deixando desta forma de haver a violação do Artigo 110º da Directiva Comunitária, no que diz respeito à neutralidade fiscal.

- 8. Aplicar a isenção de ISV para os veículos clássicos, desde que cumpram os pressupostos referidos na proposta número 9.
- 9. Retirar a coeficiente imposta no número 2 do Artigo 10º da Lei 64/A de 31.12.08 (Cap. VIII, Secção IV, Art.º 90º).

10. Terminar definitivamente, sem agravamento de ISV, com a dupla tributação de IVA sobre ISV tanto nos usados como nos novos.
11. Alargar as competências dos agentes aduaneiros para que possam fazer os registos On-Line, contribuindo para o aceleração e simplificação dos processos de legalização automóvel.
12. Criar uma desaceleração gradual do ISV até 2015 acompanhado de um aumento progressivo do IUC

Esta medida será extremamente necessária, dado que a directiva comunitária impõe como data limite para o ISV, 31 de Dezembro de 2015.

Estamos convencidos que todas estas medidas resultarão numa diminuição da carga fiscal no sector automóvel, e consequentemente num aumento de receitas para todos os intervenientes no comércio automóvel (novos e usados).

Paralelamente passará a existir um maior rigor para o sector da importação e uma uniformização de critérios que são extremamente necessários para um melhor funcionamento do sector (v. anexo VI).

Anexo I – Lei n° 22-A/2007 de 29 de Junho

Artigo 10.º

Taxas — motocicletas, triciclos e quadriciclos

As taxas de imposto aplicáveis aos motocicletas, triciclos e quadriciclos são as constantes da tabela seguinte:

TABELA C

Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos)	Valor (em euros)
De 180 até 750	50,00
Mais de 750	100,00

Artigo 11.º

Taxas — veículos usados

1 — O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia é objecto de liquidação provisória feita em função da desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional, ponderados factores como a respectiva marca, modelo, modo de propulsão, quilometragem, estado mecânico e de conservação, atentos os valores médios que resultam das publicações de referência no sector, apresentadas pelo interessado e reduzindo-se o imposto de acordo com a tabela seguinte:

TABELA D

Tempo de uso	Percentagem de redução
De 6 meses a 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

2 — Para efeitos de aplicação do número anterior, entende-se por «tempo de uso» o período decorrido desde a atribuição da primeira matrícula e respectivos documentos pela entidade competente até ao termo do prazo para apresentação da declaração aduaneira de veículos.

3 — Sempre que o sujeito passivo entenda que o imposto resultante da aplicação da tabela referida no n.º 1 excede o imposto residual incorporado em veículo idêntico ou similar, introduzido no consumo no ano da primeira matrícula do veículo em apreço, pode requerer a sua avaliação ao director da alfândega até ao termo do prazo de pagamento a que se refere o n.º 1

do artigo 27.º, tendo em vista a liquidação definitiva do imposto de acordo com a fórmula seguinte:

$$ISV = \frac{V \times IR}{VR}$$

em que

ISV — representa o montante do imposto a pagar;
V — representa o valor comercial do veículo a determinar pelo director da alfândega, após avaliação concreta do seu estado de conservação, feita em função dos elementos referidos no n.º 1;

IR — representa o imposto sobre veículos incidente sobre o veículo de referência no ano da primeira matrícula do veículo a tributar;

VR — é o preço de venda ao público de um veículo de referência 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.

4 — Na falta de pedido de avaliação formulado nos termos do número anterior presume-se que o sujeito passivo aceita como definitiva a liquidação do imposto feita por aplicação da tabela constante do n.º 1.

5 — A impugnação judicial da liquidação do imposto com o fundamento de que o respectivo montante excede o imposto residual incorporado em veículo usado idêntico ou similar introduzido no consumo no ano da primeira matrícula do veículo a que o imposto diz respeito depende de pedido prévio de avaliação do veículo apresentado nos termos do presente artigo.

CAPÍTULO II

Estatuto dos sujeitos passivos

Artigo 12.º

Estatuto do operador registado

1 — Operador registado é o sujeito passivo que se dedica habitualmente à produção, admissão ou importação de veículos tributáveis em estado novo ou usado e que é reconhecido como tal pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, por meio de autorização prévia e atribuição de número de registo que o identifica nas relações que com ela mantém.

2 — O estatuto de operador registado confere ao sujeito passivo os seguintes direitos:

a) Apresentar, processar e imprimir a declaração aduaneira de veículos, na admissão ou importação de veículos, associando-lhe pedido de isenção ou redução do imposto;

b) Deter os veículos tributáveis em suspensão de imposto por prazo máximo de três anos depois de apresentada a declaração aduaneira de veículos;

c) Alienar os veículos novos a outro operador registado enquanto permaneçam em suspensão de imposto;

Anexo II – *Lei nº 64-A/2008 de 31 de Dezembro*

TABELA C

Intervalo de cilindrada (em centímetros cúbicos)	Valor (em euros)
De 180 até 750	51,30
Mais de 750	102,50

Artigo 11.º

[...]

1 — O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados membros da União Europeia é objecto de liquidação provisória, com base na aplicação das percentagens de redução, previstas na tabela D, ao imposto resultante da componente cilindrada da tabela respectiva, as quais estão associadas à desvalorização social média dos veículos no mercado nacional, calculada com referência à desvalorização comercial média corrigida do respectivo custo de impacte ambiental:

TABELA D

Tempo de uso	Percentagem de redução
Mais de um a dois anos	20
Mais de dois a três anos	28
Mais de três a quatro anos	35
Mais de quatro a cinco anos	43
Mais de cinco anos	52

2 —

3 — Sem prejuízo da liquidação provisória efectuada, sempre que o sujeito passivo entenda que o montante do imposto apurado nos termos do n.º 1 excede o imposto calculado por aplicação da fórmula a seguir indicada, pode requerer ao director da alfândega, 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.

$$ISI = \frac{I}{1-R} \cdot Y - C$$

em que:

ISI representa o montante do imposto a pagar;

I representa o valor comercial do veículo, tomando por base o valor médio de referência indicado nas publicações especializadas do sector, apresentadas pelo interessado, ponderado, mediante avaliação do veículo, caso se justifique, em função de determinados factores concretos, como a quilometragem, o estado mecânico e a conservação;

R 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.

- 4 —
- 5 — (Revogado.)

Artigo 12.º

[...]

- 1 —
- 2 —

- a) —
- b) Deter os veículos tributáveis em suspensão de imposto por prazo máximo de dois anos depois de apresentada a declaração aduaneira de veículos;

- c) —
- d) —

- 3 —

Artigo 15.º

[...]

- 1 —
- 2 —

3 — O estatuto de operador reconhecido confere ao sujeito passivo o direito de deter os veículos tributáveis em suspensão de imposto pelo prazo máximo de dois anos depois de apresentada a declaração aduaneira de veículos, implicando o cumprimento das obrigações a que estão sujeitos os operadores registados, sob pena de revogação da autorização nos termos estabelecidos no artigo anterior.

Artigo 17.º

[...]

- 1 —
- 2 —

3 — Para efeitos de matrícula, os veículos automóveis ligeiros e pesados, as máquinas industriais, os motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, ainda que excluídos do imposto, ficam sujeitos ao processamento da DAV.

- 4 —
- 5 — Para efeitos do presente Código e em derrogação do número de declarações previsto no n.º 5 do artigo 430.º-A da Reforma Aduaneira, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 46 311, de 27 de Abril de 1965, é fixado em três o limite máximo de declarações aduaneiras de veículo a apresentar, por ano civil, perante a alfândega.

Artigo 18.º

[...]

- 1 —
- 2 — Apresentada a DAV pelos operadores registados, os veículos tributáveis permanecem em suspensão de imposto pelo período máximo de dois anos, termo até ao qual deve ser apresentado o pedido de introdução no

Anexo III – *Fotocópia do Registo de Entrada da Denúncia n.º ISV-1 na Comissão das Comunidades Europeias.*



COMISSÃO EUROPEIA

DIRECÇÃO-GERAL
FISCALIDADE E UNIÃO ADUANEIRA
Fiscalidade Indirecta e Administração Fiscal
Controlo da aplicação do direito comunitário e dos auxílios estatais/Fiscalidade indirecta

Bruxelas, 17 JUL. 2009
TAXUD D3/MW D(2009) 172188 - 17308
EG/cs- DE/CAR/09/0173-accrec-rec-pt

Funcionária responsável: Emanuela Giorgi
Tel.: +32-2-298.68.15

Ex.^{mo} Senhor João José Canilhas
Correia
APIV
Avenida Cidade de Orense, 67
500-691 Vila Real
Portugal
joaocorreia@apiv.pt

Ex.^{mo} Senhor,

Tenho a honra de acusar a recepção da sua carta de 5 de Junho de 2009.

A carta será registada como denúncia. O Secretariado-Geral da Comissão enviar-lhe-á um número de referência.

Todavia, dado que a Comissão está a investigar a mesma questão que havia sido colocada na sua denúncia IN/C/2009/2096, o seu processo será tratado com este número de referência, que deverá mencionar em toda a eventual correspondência.

A denúncia será examinada o mais brevemente possível. Todavia, o processo pode requerer algum tempo, dado que foi solicitada uma tradução integral da denúncia e que será necessário proceder a um exame aprofundado da questão. A funcionária responsável pelo seu processo é a Sra. Emanuela Giorgi (telefone: +32-2-29 86 815).

Se os serviços da Comissão tiverem de intervir junto das autoridades do Estado-Membro a que a carta se refere, a sua identidade só será mencionada mediante o seu consentimento expresso aos nossos serviços.

Com os meus melhores cumprimentos,

Micole Wieme
Chefe de Unidade



COMMISSION EUROPÉENNE

Office Infrastructures et Logistique - Bruxelles

Logistique et services

O.I.B.4 - Section : Recommandés

Accusé de réception
Acknowledgement of reception

09-06 '09 10:48

~~Appel d'offre~~
~~Call for tender~~

N° ISV 1.

Date :

Heure - Hour :

Direction générale destinataire : SG.
Directorate general

Déposé par la Société : APIV.
Deposited by the Company

VILA REAL
PORTUGAL.

Réceptionné par (signature et cachet) .
Signed for by (signature and stamp) .

012184

FRANCOIS BACHELET
OIB.OS.1-1049 Bruxelles
Section "RECOMMANDES" courrier central
Tél. 97999

Anexo IV – *Fotocópia da Denúncia nº ISV-1 na Comissão das Comunidades Europeias.*

Exmo. Sr. Secretário-Geral
Da Comissão das Comunidades Europeias
Rue de La Loi, 200
B - 1049 Bruxelas - Bélgica

“APIV - ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS”, com o fim social de representação de empresas do ramo automóvel, agentes aduaneiros e transportadores, nomeadamente empresas ligadas ao comércio, importação e exportação de veículos, NIF N.º 508888514, com sede na Avenida Cidade de Ourense, número 67, 5000-691 Nossa Senhora da Conceição, Vila Real, Portugal, com telefone 00 351 259 372991 fax 00 351 259 325654 email [joacorreia@apiv.pt.](mailto:joacorreia@apiv.pt), neste acto representada pelo presidente da Assembleia Geral Jorge Manuel Direito Leocadio BI nr. 3441553 nif 127 606 939 e presidente do Conselho Fiscal Pedro Manuel Pereira Soares BI nr. 9626005 e nif 194 143 953.

DENÚNCIA

POR INOBSERVÂNCIA DO DIREITO COMUNITÁRIO

Contra,

REPÚBLICA PORTUGUESA .

Com os seguintes factos e fundamentos,



- RESENHA HISTÓRICA:

O imposto automóvel (antecessor do ISV) foi criado pelo DL 405/87 que extinguiu o antigo imposto sobre a venda de veículos automóveis do DL 697/73. O IA inicial aplicava-se indistintamente aos veículos novos e usados, com as mesmas tabelas, no momento da atribuição de matrícula portuguesa.

Com o DL 152/89, passou o IA incidente sobre a importação/admissão de usados a ter uma redução de 10% sobre o imposto aplicado a veículos novos. Com o DL 262/91, tal redução de IA passou a ser de 10% para os veículos usados importados (vindos de fora da EU) e de 15% para os veículos admitidos (vindos de outros países da EU). Mais tarde o DL 40/93 veio criar tabelas de redução de IA aplicadas aos veículos usados importados, fixando 4 escalões de redução de 10, 15, 20, e 25%. Com a Lei 75/93 aumentou a tabela de redução de IA passando as reduções até 67%, conforme os anos de uso.

Por Acórdão de 9 de Março, de 95, (processo C-345/95) decidiu o Tribunal de Justiça que o Imposto Automóvel Português aplicável aos usados admitidos, violaria o artigo 95

do tratado CEE quando o imposto fosse calculado, sem ter em conta a depreciação real do veículo, excedendo o montante residual do imposto incorporado no valor dos veículos usados semelhantes, já matrículas em território nacional. Este acórdão teve origem num processo de impugnação de Imposto Automóvel no Tribunal Aduaneiro do Porto, instaurado em 1990, tendo chegado ao Tribunal de Justiça em 1993. Assim sendo as alterações legislativas do DL 40/93 e da LEI 75/93, já terão sido influenciadas pelo decurso deste processo.

Com a Lei 10-B/96, mantêm-se as tabelas de redução, mas ordena o legislador que se aplique o Código Comunitário Aduaneiro á admissão de veículos (Artº 4 nr. 5 do DL 40/93, na redacção da LEI 10-B/96).

Esta aplicação do CCA impossibilitava ou pelo menos dificultava o estabelecimento de uma garantia no caso de impugnação judicial, obrigando ao pagamento prévio do Imposto quando o contribuinte se decidisse pela impugnação. Isto, ao contrário do regime geral do CPT, aplicável às restantes impugnações judiciais de outros impostos (onde era admissível sempre, a garantia) o que constituiu uma autentica descriminação "a rebours" para usar o termo consagrado.

Na verdade, à admissão de veículos nunca seria aplicável o CCA, que se aplica apenas nas importações e não na admissão de mercadorias, intracomunidade. Com esta alteração legislativa procurou o legislador evitar que, as anunciadas e previsíveis impugnações em massa do IA aplicável aos usados, afectassem a receita fiscal. Com a dita alteração, ficaria inalterada a receita de IA dos usados, apesar das impugnações, pois o regime do CCA implicaria em regra o pagamento prévio do IA apesar da impugnação. Com a LEI 3-B/2000 eliminou-se a discriminação consagrada na LEI 10-B/96 e voltou a aplicar se (à contrário) o regime geral do CPT, e a poder garantir-se o crédito fiscal, no caso de impugnação judicial. Eliminou-se (artº 51 da LEI 3-B/2000) o nr 5 do artº 4º do D/L 40/93, na redação da Lei 10 B/96. Como se viu, tal discriminação inversa durou assim durante quase 5 anos. Por acórdão de 22 de Fevereiro de 2001 (processo C-393/98) o Tribunal de Justiça declarou (reafirmando a doutrina do acórdão Nunes Tadeu), que o artigo 95 do tratado, apenas permite aos Estados, aplicar aos veículos usados admitidos, um sistema de tributação em que a depreciação do valor efectivo dos veículos, seja calculada do modo geral e abstracto, com base em critérios ou tabelas fixas determinadas por uma lei, se esses critérios ou tabelas forem susceptíveis de garantir que o imposto devido não excede, ainda que apenas em certos casos, o montante do imposto

residual incorporado no valor dos veículos similares, já matriculados no território Nacional.

Seguramente por influência do acórdão Gomes Valente, o legislador Português, com a LEI 85/2001 e com a PORTARIA 1291/2001, estabeleceu um método alternativo do cálculo do IA, aplicável a admissão de veículos usados. Com tal método alternativo, determina-se pela primeira vez que o IA será calculado, tendo em conta o valor do veículo usado equivalente ou a percentagem da desvalorização desse veículo usado equivalente. No fundo, deu-se a possibilidade ao contribuinte de fazer incidir sobre o veículo usado, um IA equivalente o mais possível, ao valor residual do IA incorporado num veículo similar usado, no mercado interno Português

Tal método alternativo não garantiu no entanto a referida equivalência, pois tanto a LEI 85/2001 como a PORTARIA 1291/2001, estabelecem que o valor comercial do veículo (base de calculo) será determinado por uma comissão de peritos constituída por 2 peritos da autoridade fiscal e por um terceiro perito que será o dono do veículo ou alguém por ele nomeado. Ou seja, em caso de discordância, o valor do veículo será ou seria sempre aquele que a autoridade fiscal (em maioria) determinasse. No entanto tal método alternativo foi um esforço serio, para fazer coincidir o Imposto Automóvel

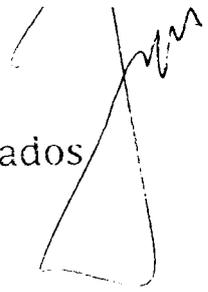
dos Veículos Usados, ao valor residual do Imposto incorporado no preço de venda ao público do veículo equivalente do mercado português de usados. Nesta filosofia de vontade de cumprimento do Princípio de neutralidade fiscal, a LEI 32-B/2002 veio aumentar as tabelas de redução de IA aplicáveis aos usados elevando as reduções até 80%, nos veículos com mais de 10 anos.

No acórdão do Tribunal de Justiça de 5/10/2006 (processos C-290/05 e C-33/05), e no seguimento dos acórdãos Nunes Tadeu e Gomes Valente, determinou-se que o Artº 90 do Tratado (anterior artº 95), se opõe a um imposto interno cobrado sobre veículos usados de outro Estado-Membro em que o montante seja calculado sem ter em conta a depreciação dos veículos, de tal forma que ultrapassa o montante contido no valor residual dos veículos usados similares. Neste acórdão o Tribunal de Justiça teve em conta que os Estados Membros (POLONIA E HUNGRIA), tinham em vigor um imposto automóvel determinado com base nas características técnicas dos veículos (tipo de motor e cilindrada) e na sua classificação ambiental (nível de poluição por CO₂). Porém, tal caracterização do imposto automóvel Polaco ou Húngaro, não fez alterar a postura do Tribunal de Justiça sobre a matéria já vinda dos acórdãos Nunes Tadeu e Gomes Valente.

Tal postura do TJ, veio a ser reafirmada no acórdão de 18/01/2007 (processo 313/05) e no acórdão de 20/9/2007 (processo C-74/06). Neste ultimo acórdão (por incumprimento) o TJ declarou que a Republica Helénica, não cumpriu as obrigações do artº 90 do Tratado CE, ao aplicar taxas de redução do Imposto Automóvel, de 7% ou de 14%, nos veículos usados de outros Estados Membros, não garantindo que o imposto dos usados não exceda o montante do Imposto residual incorporado no valor nos veículos automóveis usados semelhantes, já registados em território Grego. Avançando um pouco mais na interpretação do artº 90 do Tratado CE (antigo artº 95), hoje artº 110 do TUE, o TJ, em acórdão de 10/12/2007 (processo C-134/07 PIOTR KAWALA) veio esclarecer que o artº 90 do Tratado se opõe a uma taxa Polaca que onera a primeira matricula de um veiculo automóvel usado, proveniente de outro Estado Membro, e não onera a aquisição na Polónia de um veiculo usado, na medida em que este já esta matriculado na Polónia.

Pela primeira vez não refere o Tribunal de Justiça o valor residual, ou a comparação com o valor residual dos veículos usados do mercado interno dos Estados Membros. Aqui o Tribunal de Justiça limitou-se a comparar a imposição interna Polaca, que apenas incidia sobre os usados provenientes de

outro Estado Membro e não sobre os usados já matriculados na Polónia.



No entanto, este último Acórdão não constitui uma alteração ou uma novidade em relação aos acórdãos Nunes Tadeu ou Gomes Valente. Isto porque, o que estava em causa no acórdão Piotr Kawala, era uma taxa devida na Polónia pela emissão, pelas autoridades Polacas, de um certificado de matrícula no momento da 1ª matrícula de um veículo. Segundo a lei Polaca, tal certificado de matrícula, nos veículos novos é emitido pelo construtor ou importador dos veículos sem custos e sem qualquer receita ou taxa estadual. Assim sendo os custos de tal certificado de matrícula na Polónia apenas existiriam na matrícula de veículos usados provenientes de outros Estados Membros, já que os usados já matriculados na Polónia, não tinham pago tal taxa quando foram matriculados como novos (obtiveram o certificado junto do construtor ou importador sem custos e sem receita estadual).

Ora tal taxa Polaca não tem nada a ver com o Imposto Automóvel devido na matrícula do veículo novo ou usado no Estado Membro. Os veículos usados equivalentes no mercado Polaca não teriam assim incorporada no seu valor uma taxa de matrícula de valor residual ou equivalente, já que, em regra não pagaram tal taxa de matrícula. É deste

modo que deverá interpretar-se objectivamente, o acórdão PIOTR KAWALA, daqui se concluindo que para o TJ, se mantêm válida e sem alterações a filosofia dos acórdãos Nunes Taseu e Gomes Valente.

Com a LEI 22-A/2007, de 29/6/2007 (código do ISV) é abolido o Imposto Automóvel que é substituído pelo Imposto sobre Veículos que tem como base tributável não só a cilindrada dos veículos, mas também o nível de emissão de dióxido de carbono (CO2) relativo ao ciclo combinado de ensaios e o nível de emissões de partículas.

Ou seja o valor final do ISV dependerá da cilindrada de cada veículo e das gramas de CO2 emitidas por cada quilómetro percorrido (critério do uso efectivo do veiculo).

Para os veículos usados o Código do ISV (artº 11) manteve as tabelas alargadas de redução (ate mais de 10 anos e até 80%), e o chamado método alternativo, continuando a aplicar-se as tabelas de redução ou o método alternativo ao valor do veículo equivalente do mercado interno Português de usados (e tal valor residual).

**- A LEGISLAÇÃO ACTUAL - VIOLAÇÃO DO DIREITO
COMUNITÁRIO:**

No dia 31.12.2008, em Portugal foi publicada uma lei, rectius Lei 64-A/2008, que veio alterar radicalmente o cálculo do imposto automóvel - designado de ISV - aplicado na admissão de veículos usados.

A referida lei veio alterar as tabelas legais de redução do ISV aplicadas aos usados admitidos, mais concretamente, as novas tabelas admitem apenas uma desvalorização de 52% para veículos com mais de 5 anos, mas apenas para a componente cilindrada do ISV.

Já sem qualquer redução, mantém-se a componente ambiental do ISV aplicável aos veículos usados.

O mesmo se verifica, no tocante ao chamado método alternativo - onde não se prevê qualquer redução à componente ambiental do ISV aplicável aos veículos usados.

No vigente quadro legal, tendo em conta que os veículos semelhantes dos anos anteriores (2007 e 2008) já pagaram a componente cilindrada, só poderemos concluir (se o absurdo é permitido), que nos veículos usados semelhantes terão para sempre incorporada no seu valor de mercado a componente ambiental do ISV, que pagaram na altura da matrícula, na sua totalidade.

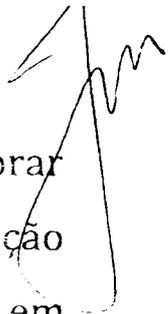
Não se pode admitir tal conclusão. Pois, se no valor dos veículos usados do mercado nacional, está sempre contido na totalidade a parte ambiental do ISV, tais veículos, quando tiverem uma cotação igual a esta parte ambiental do ISV, não terão qualquer valor.

Tal opção do legislador Português, não pode ser aceite face ao princípio da neutralidade fiscal do artº 110 do TUE.

O legislador invoca a DIRECTIVA COM (2005) 261 final, de 5/7/2005, como fundamento para as regras do código do ISV e do código do IUC.

Sucede que, o artº 4º da DIRECTIVA citada apenas estabelece que, no cálculo do Imposto Anual de Circulação (código do IUC também aprovado pela LEI 22-A/2007) “deve ser aplicada uma diferenciação fiscal baseada na quantidade, em gramas, de dióxido de carbono emitida por quilómetro, por cada veículo automóvel ligeiro de passageiros”.

No entanto, o ISV não é um Imposto de Circulação mas um Imposto de Registo ou de Matricula, que é pago de uma só vez aquando da admissão / matrícula do veículo. Os artigos 11 e 12 da referida DIRECTIVA referem-se ao Imposto de Registo residual (ISV) que poderá vigorar até 31.12.2015



nos Estados Membros, estabelecendo-se que o ISV a cobrar ate 31.12.2015, será calculado, tendo em conta “a depreciação efectiva do veículo automóvel ligeiro de passageiros em causa”.

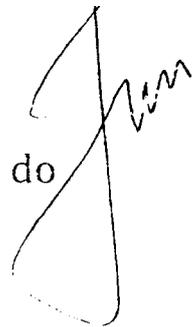
Assim sendo, nunca a directiva poderia servir de base ou disfarce para a atrocidade de fazer incidir as taxas de redução de ISV apenas sobre a componente cilindrada.

Para além disso, a verdadeira preocupação ambiental faria e fará sentido, quando o pagador for apenas o poluidor e na medida em que poluir com o seu veiculo, na medida em que circula ou não com o seu veículo.

Taxar um Imposto de Registo, como é o ISV, com uma componente ambiental, que é mais de 50% do ISV total só fará sentido se o legislador entender que o veiculo paga, de uma só vez, a poluição que vai provocar no seu tempo de vida útil, no seu tempo de circulação ou funcionamento.

Neste pensamento (único possível, na perspectiva de se encarar o legislador com boa fé), a componente ambiental do ISV terá um valor médio anual equivalente à divisão da dita componente pelo número de anos que o veículo vier a circular e a poluir o meio ambiente. Assim sendo, se um veículo já circulou 5 anos e se é previsível que vai circular ainda outros 5 anos, não fará qualquer sentido que, ao fim de 5 anos de

vida pague de novo, na totalidade a componente ambiental do ISV como se nada tivesse pago quanto a custos ambientais.



Também, não faz qualquer sentido o texto de exposição de motivos do Código do ISV quando se refere a angariação de receita pública.

Tal hipótese não é de todo credível, pois verificou-se nos primeiros 4 meses de 2009, que a receita fiscal de ISV aplicada a veículos usados diminui em cerca de 90%. Se o legislador conhecia o mercado de automóveis tinha obrigação de prever tal efeito de redução do volume de receita fiscal. Se o objectivo do legislador foi impedir a admissão de veículos usados e favorecer o mercado de usados nacional, também não será tal objectivo atingível.

No entanto não devemos esquecer que estas possíveis motivações do legislador, não podem afastar a ilegalidade flagrante e objectiva que constitui a aplicação aos veículos usados admitidos, de um ISV, cuja parte ambiental não sofre qualquer redução, ainda que o veículo tenha 10 anos de vida. Pois, comparando o ISV real a pagar em 2008 e o ISV real a pagar em 2009, por veículos usados provenientes de outros

Estados Membros, quer no método das tabelas de redução quer no método alternativo, verificamos que a generalidade dos veículos usados, sofreu agravamentos de ISV, na ordem de milhares de euros em cada veículo.

O legislador Português de 2008, violou, quis violar, tinha obrigação de saber que violava o princípio da neutralidade fiscal consagrado no artº 110 do TUE ao estabelecer um ISV nos usados que, mais do que nunca, não tem em conta a desvalorização efectiva e concreta de cada veículo usado proveniente de outro Estado Membro.

Na verdade, a DIRECTIVA 2009/33/CE, do Parlamento e do Conselho de 23/4/2009, apesar de respeitar aos critérios ambientais na aquisição de veículos pelos poderes Públicos e entidades adjudicantes, vem consagrar o princípio de que os custos ambientais se repartem pelo tempo de vida de cada veículo, estabelecendo 200.000 quilómetros como o tempo de vida normal dos veículos de passageiros.

Solução mais justa e diferente da adoptada por Portugal, que com esta lei violadora do Direito Comunitário, não se coibiu de criar flagrantes injustiças para os cidadãos Portugueses.

Mais, não se importou que tal lei criasse sérios problemas económicos e sociais.

Efeitos nefastos e irreversíveis serão certos se tal lei não for alterada com a maior brevidade possível.

Efeitos que conhecia ou não lhe eram possíveis ignorar.

Até, por todas as decisões e casos já ocorridos em Portugal e em outros países da União Europeia.

Desde logo, o Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 22 de Fevereiro de 2001, que contrapôs Ministério Público e António Gomes Valente contra a Fazenda Pública, cuja decisão se transcreve "o artigo 95.º, primeiro parágrafo, só permite a um Estado-Membro aplicar aos veículos usados importados de outros Estados-Membros um sistema de tributação em que a depreciação do valor efectivo dos referidos veículos è calculada de modo geral e abstracto, com base em critérios ou tabelas fixas determinadas por uma disposição legislativa, regulamentar ou administrativa, se esses critérios ou tabelas forem susceptíveis de garantir que o montante do imposto devido não excede, ainda que apenas em certos casos, o montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos similares já matriculados no território nacional".

Parece-nos evidente, e por tudo o exposto, que é isso que o Estado Português faz, o montante do imposto devido excede, o montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos similares já matriculados no território.

Todas estas situações acima descritas causam flagrantes injustiças e violações hediondas do direito comunitário.

Que põe em causa a sobrevivência de muitos Portugueses...

Esta posição irreductível do Estado Português deverá ser travada.

E, a legislação ser alterada por forma, a que o Direito Comunitario deixe de ser violado.

Por tudo isto, se pede a intervenção urgente e eficaz da Comissão!!!

CONCLUSÕES;

1- A alteração do cálculo do ISV aplicável aos veículos usados provenientes de outro Estado Membro, que consta da LEI 64-A/2008, ao não efectuar qualquer redução da parte ambiental do ISV, quer nas tabelas gerais de redução, quer no método alternativo, viola claramente o princípio da

neutralidade fiscal consagrado no artº 110 do TUE., bem como, o artigo 95.º do Tratado.

2- Não teve o legislador Português nenhum fundamento legal ou excepcional que pudesse levar à criação ou estabelecimento de tal flagrante violação.

3 - Violação que trouxe graves desequilíbrios económicos e sociais a todos os cidadãos Portugueses que directa ou indirectamente possuem uma actividade comercial relacionada com a aplicação do referido imposto.

4 - Sendo urgente uma intervenção da Comissão para travar tal transgressão.

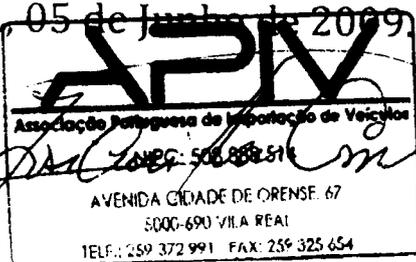
NOTA: Autorizo a Comissão a divulgar a minha identidade por ocasião das suas diligências junto das autoridades do Estado-membro contra a qual a denúncia é dirigida, in casu Portugal.

JUNTA: Cópia da escritura da constituição da queixosa

: mapa demonstrativo das diferenças (2008/2009)

: 2 duplicados

VILA REAL, 05 de Junho de 2009.



Anexo IV a) – *Fotocópia da resposta da Comissão das Comunidades Europeias.*



COMMISSION EUROPÉENNE

DIRECTION GÉNÉRALE
FISCALITÉ ET UNION DOUANIÈRE
Fiscalité indirecte et administration fiscale
Contrôle de l'application du droit communautaire et des aides d'Etat / fiscalité indirecte

Bruxelles, le 14 DEC. 2009

TAXUD D3/MW D(2009) 419323

PC/cs - IN/C/09/2096/pl/Apiv

Fonctionnaire responsable :

Paulina CARLIN: (32.2) 295.34.39

Monsieur Pedro Soares

pedro_av@sapo.pt

Monsieur,

Je me réfère à votre plainte du 5 juin 2009, aux e-mails envoyés par votre organisation le 10 et le 11 septembre et le 3 novembre suivant, ainsi qu'à votre conversation téléphonique avec Mme Carlin.

Par la présente, je voudrais vous informer que nous avons envoyé une lettre aux autorités portugaises demandant des précisions et des explications sur la législation portant sur la taxe d'immatriculation au Portugal. Nous vous tiendrons au courant de notre analyse de leur réponse.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Micole Wieme
Chef d'Unité

AnexoV – *Comunicado da CE de 28 de Janeiro de 2010*



R A P I D

EDIÇÃO DA REPRESENTAÇÃO DA COMISSÃO EUROPEIA EM PORTUGAL

IP/10/92

Bruxelas, 28 de Janeiro de 2010

Tributação automóvel: Comissão Europeia insta Portugal a alterar a sua legislação sobre o imposto de circulação anual relativo aos veículos a motor

A Comissão Europeia instou Portugal a alterar a sua legislação sobre o imposto de circulação anual relativo aos veículos a motor. O pedido da Comissão foi feito através de um parecer fundamentado nos termos do artigo 258.º do Tratado da União Europeia. Se a legislação portuguesa em causa não for alterada a fim de cumprir o parecer fundamentado, a Comissão pode decidir submeter a questão ao Tribunal de Justiça Europeu.

Em conformidade com as disposições actualmente em vigor em Portugal, o imposto de circulação (anual) relativo a dois automóveis usados similares é calculado de forma diferente, consoante os automóveis tenham sido matriculados pela primeira vez em Portugal antes ou depois de 1 de Julho de 2007. Os automóveis matriculados pela primeira vez em Portugal a partir de 1 de Julho de 2007 estão sujeitos a um imposto de circulação anual, regra geral, mais elevado do que os matriculados antes dessa data, devido a uma diferença no modo de cálculo do imposto.

A diferenciação no sistema do imposto de circulação anual foi introduzida em Portugal como parte de uma reforma global da tributação dos veículos, que tem em conta os indicadores da capacidade poluidora dos veículos como critério para a determinação da base tributável. O imposto de registo automóvel foi reduzido, ao passo que o imposto de circulação anual foi aumentado. Ao introduzir as novas medidas, o legislador português considerou que seria injusto que os automóveis matriculados em Portugal até 1 de Julho de 2007 e, conseqüentemente, sujeitos a um imposto de registo automóvel mais elevado, tivessem de pagar o novo imposto de circulação anual mais oneroso.

A Comissão aprecia e congratula-se com os esforços das autoridades portuguesas para alterar a sua legislação em matéria de tributação automóvel de modo a ter em conta a poluição causada pelas emissões de CO₂. Na verdade, Comissão apresentou, ela própria, uma proposta de directiva relativa à tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros, que pretende impor que os Estados-Membros calculem os impostos relativos aos automóveis de passageiros com base nas suas emissões de dióxido de carbono.

Contudo, a posição do Tribunal de Justiça da UE no que diz respeito à tributação dos veículos usados importados é de que um automóvel se torna «um automóvel nacional» quando tenha sido importado e comercializado no mercado interno.

Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, existe violação do artigo 110.º do Tratado sempre que a tributação dos automóveis importados e a que incide sobre os automóveis nacionais similares seja calculada de forma diferente e com base em critérios diferentes, conduzindo a uma tributação superior do produto importado. A Comissão é da opinião que é exactamente o que está a acontecer no caso português.

"Rapid" é um Boletim da Representação da Comissão Europeia em Portugal com carácter informativo não oficial. Reprodução total ou parcial autorizada.

O processo da Comissão tem o número de referência 2008/4277.
Os comunicados de imprensa sobre os processos por infracção no domínio fiscal ou aduaneiro podem ser consultados em:

http://ec.europa.eu/customs/commis/inf/press/index_en.htm

Para obtenção das últimas informações gerais sobre processos por infracção iniciados contra os Estados-Membros, consultar:

http://ec.europa.eu/comm/inf/index_en.htm

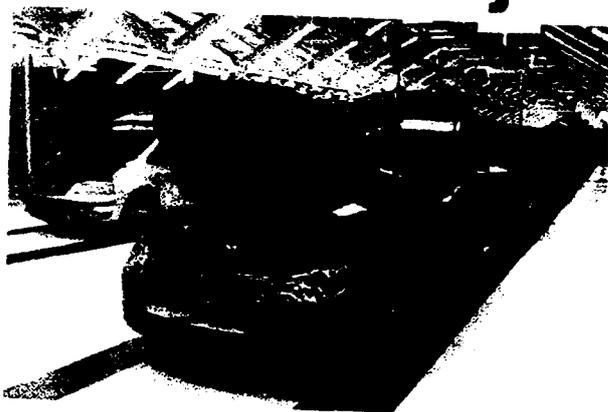
Para mais informações sobre assuntos europeus:

http://ec.europa.eu/comm/inf/index_en.htm

Anexo VI – Notícias mais recentes

Linha única já funciona

OS trabalhadores da VW Autoeuropa já estão a trabalhar na linha única. Na primeira semana a produção decorreu «sem sobressaltos», referiu a AUTO FOCO a porta-voz da empresa, Carmo Jardim. Depois do *shut-down*, a linha entrou em funcionamento e a fábrica de Palmela passa a ser a única do grupo VW com capacidade para receber qualquer tipo de veículo sobre qualquer plataforma, na mesma linha de montagem. Assim, todos os novos produtos entrarão em produção na nova linha. «Falta só conseguir mais flexibilidade laboral», acrescenta a mesma fonte. Quanto aos monovolumes Sharan e Alhambra, continuarão a ser fabricados em peçonha na linha que lhes é dedicada.



Apesar das vantagens incontornáveis da linha única, Carmo Jardim afirma que «ainda não

existem novidades sobre novos produtos», nem mesmo confirmação de, por exemplo, estar decidido a entrada em produção

do protótipo BlueSport, modelo a que a Autoeuropa «se candidatará, como a todos os outros possíveis». Aliás, Marco Fabia-

no, chefe do projecto deste roadster, já havia afirmado a AUTO FOCO que uma versão de série só lá para 2013 aparecerá. Para lá, Carmo Jardim garante que o número de encomendas e o plano de produção dos modelos que a fábrica produz actualmente «mantêm-se dentro do planeado».

Esta semana, Comissão de Trabalhadores e administração reuniram-se em encontro que se realiza mensalmente. Em discussão esteve o procedimento para serem implementados os 10 dias de *lay-off* que terão de ser cumpridos até final de Dezembro, depois de o pré-acordo entre UT e administração ter sido submetido em votação dos trabalhadores. »

REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA MARCA-PASSO

«Chip» sem data marcada

A portaria que irá estabelecer a data para impenosa instalação dos já tão publicitados *chips* de matrícula está atrasada e não há qualquer limite para a sua publicação, anunciou o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. «Não há portaria, não há data, logo, não há qualquer penalização», resumiu fonte do referido ministério.

A lei que criou o Dispositivo Electrónico de Matrícula (DEM), vulgarmente designado por *chip*, foi publicada há mais de três meses (18 de Maio) e estabelece, como pena de incumprimento, uma multa que pode ir dos 120 aos 600 euros. No entanto, teia de ser uma portaria a estabelecer a data

da entrada em vigor do sistema, bem como as suas especificidades técnicas, o que continua a ser protelado.

O futuro *chip* de matrícula destinar-se-á, fundamentalmente, à cobrança de portagens nas auto-estradas que não têm tido custos para o utilizador (SCUT) e também nas próximas concessões rodoviárias, matéria igualmente adiada pelo Governo.

Nos primeiros seis meses, a aquisição do dispositivo será gratuita; e quem já for utilizador de Via Verde poderá autorizar a leitura do *chip* também nessas vias geridas pelo Sistema de Identificação Electrónica de Veículos (SIEV), a mesma sociedade que irá gerir o novo sistema. Após esse período de seis meses, o equipamento deverá ter um custo na ordem dos dez euros.

Na Madeira, está decidido que os automobilistas não vão ser obrigados a instalar o *chip*, segundo um decreto-lei regional publicado esta semana em Diário da República.



PERDA DE RECEITA JÁ ESTÁ NOS 169,4 MILHÕES

ISV afunda-se quase 30%

A crise económica e o consequente forte recuo nas vendas de automóveis – entre Janeiro e Julho, o mercado acumulou perda de 34,5% – estão a provocar rombo nas contas públicas.

O buraco no imposto sobre Veículos (ISV) é já de 169,4 milhões de euros, face a igual período de 2008. Entre Janeiro e Julho, diz a DGO, a venda de veículos rendeu ao fisco 409,9 milhões de euros, menos 29,2% que nos mesmos meses de 2008. Ainda mais significa-

tivo é o facto de, em 7 meses, o Estado ter cobrado só 37,3% dos 1,1 mil milhões previstos como receita de ISV 2009. Em Julho do ano passado, o grau de execução já atingia 49,9%.

Neste negro cenário, apenas o imposto Único de Circulação, o antigo *selo*, se apresenta de boa saúde. As receitas cresceram 36,5%, para 75,6 milhões, por aumento deste imposto anual quando foram reformuladas as regras fiscais no acto de compra.

AS CONTAS DO ISV

	2008	DE 2009	Var. %	Janeiro/Julho	Var. 08/09
Receta	940,7	1.180,080	16,9	409,9	-29,2%

Fonte: DGO; Valores em milhões de euros

PREÇOS REFERÊNCIA DOS COMBUSTÍVEIS

	GALP	BP	REPSOL	CEPSA
Gasóleo	1,079 €	1,079 €	1,079 €	1,079 €
Gasóleo (l)	1,114 €	1,114 €	1,114 €	1,114 €
Sem chumbo 95	0,984 €	0,984 €	0,984 €	0,984 €
Sem chumbo 98	1,499 €	1,499 €	1,499 €	1,499 €
GPI	0,586 €	0,586 €	0,586 €	0,586 €

(!) Galp 6 Force Diesel; BP Ultimate Diesel; Repsol e+ 10; Cepsa Diesel Optima. Preços retirados de postos de combustível constantes no sítio www.precoscombustiveis.dgoe.pt



CONTINENTAL MABOR, FAURECIA E MARCOPOLO

Rotas opostas...

Uma empresa de carroçaria de autocarro, a Marcopolo, sediada em Coimbra, fechará portas a 15 de Setembro. O grupo brasileiro decidiu encerrar a fábrica, que emprega 176 trabalhadores, devido à quebra de encomendas.

Também a empresa de componentes Faurecia enfrenta dificuldades e vai avançar para 20 dias de *lay-off* nos próximos seis meses, implicando corte salarial entre 18 a 20%.

Em sentido rigorosamente inverso está a Continental Mabor: contratou 160 trabalhadores temporários para responder à procura de pneus. A sexta maior exportadora nacional emprega mais de 1500 pessoas na fábrica de Louzado, e, com a melhoria de panorama – em Junho, estava a produzir apenas 39 mil pneus por dia –, os responsáveis da Continental Mabor prevêem produção média de 50 mil pneus/dia.

Multas crescem

As multas cobradas aos automobilistas voltarão a crescer em Julho, depois do recuo registado em Junho. Segundo a DGO, nos primeiros sete meses do ano entraram nos cofres do Estado 46 milhões de euros relativos aos multados por variados tipos de infracções, valor que representou crescimento de 27,1%, face ao período homólogo de 2008.



Ponte 25 Abr

A partir de 1 de Setembro, os automobilistas voltarão a portagem na Lisboa ponte de Abril. A isenção de portagem em Agosto é uma das cláusulas do acordo global que a Concas Lusoponte assinou com o Estado. Desde 1996, o primeiro ano em que a exploração da Ponte de Abril foi entregue a privado, o Estado compensa a Lusoponte pela perda da receita por não haver portagens em Agosto.

Leiria

As principais estradas que atravessam o distrito de Leiria vão sofrer obras de beneficiação para acabar com os *potholes* (valor total de 1,3 milhões de euros), a cargo da Estrada de Portugal (EP). Para este ano e para o próximo, está previsto o arranjo do pavimento do IC8 (Pombal-Ansião) e da EN242 (Leiria-Marinha Grande). As obras incluem ainda o tratamento dos pavimentos da EN113 (Lousada-Durém), da EN356-2 (Cortegaça-EN362 (Porto de Mós) e da EN356 (Alvaiázere). Entre 2006 e 2008, a EP disponibilizou 1,2 milhões de euros na melhoria das rodovias no distrito de Leiria.

Combustíveis

Já a partir de Setembro, a Autoridade da Concorrência passará a disponibilizar estatísticas mensais – em vez de trimestrais – sobre o mercado de combustíveis. A AdC está também a proceder a uma análise dos contratos entre as empresas petrolíferas e os revendedores, o que deverá estar concluído até ao final deste ano.

Falências

O sector automóvel é o que menos falências decretadas pelos tribunais (insolvências) gerou no primeiro semestre deste ano, revelam dados da consultora Crédito y Caución divulgados na passada terça-feira. O automóvel contribui apenas com 2,9% das 2360 insolvências decretadas. O serviços, com 33,3%, são o sector mais penalizado pela crise económica.

ACP

Serviço «Código na Hora» acaba de ser lançado pelo ACP. Acessível através do número telefónico 707 509 510 (2.ª a 6.ª, das 8h00 às 20h00), permite esclarecimentos sobre o Código da Estrada e a sua aplicação. Trata-se de útil serviço informativo, não prestando qualquer apoio jurídico.

IMTT

O IMTT já está a aceitar, via *online* em www.imtt.pt, pedidos de 2.ª via do Documento Único Automóvel. O novo serviço possibilita utilização de guia comprovativa do pedido (validade de 60 dias) após pagamento da taxa num Multibanco. O novo documento é enviado para a residência do utilizador. Também já estão disponíveis *online* os pedidos de certidões de veículos: homologações, características do veículo e registo histórico de inspeções.

ANSR

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária transferiu os seus serviços centrais de Lisboa (Av. República) para Oeiras. A ANSR pode agora ser contactada em Av. Casal de Cabanas, Urbanização de Cabanas Golf, n.º 1, Tagus Park 2734-505 Barcarena. Telefone: 214 236 800.

Novo IP8

Já começou a construção do IP 8, entre Sines e Beja, com perfil de auto-estrada e portagens. O arranque das obras fez-se no primeiro lance, entre o nó de Roncão (IC33) e o nó de Grândola Sul (IP1). Trata-se de investimento superior a 75 milhões de euros, anunciado a concessionária Estradas da Planície. O novo IP8 (A26) terá portagens entre Santiago do Cacém e Beja.

Vendas continuam a afundar

As vendas de automóveis ligeiros (passageiros + comerciais) continuaram a cair em Julho, completando sete meses consecutivos de quebras e acumulando perda de 34,5%, para 110.983 unidades. Desde o início do ano, venderam-se menos 45.774 veículos do que nos mesmos sete meses de 2008, segundo dados da Associação Automóvel de Portugal (ACAP). A situação é ainda mais grave nos comerciais, onde a queda atinge 67,9%. Nos ligeiros do passageiros, o recuo é de 33,6%.

Em Julho, o mercado de passageiros registou decréscimo de 29,5% relativamente ao mês homólogo de 2008. Este valor é considerado pela ACAP como «precipitado», ficando a dever-se à entrada em vigor da nova legislação do crédito ao consumo». Continua a ACAP: «A Comissão Europeia recomendou que o pra-



zo entre a publicação da legislação do crédito ao consumo e a sua entrada em vigor fosse de um ano, mas em Portugal este prazo foi inferior a um mês». Por outro lado, a lei que reformula os incentivos a abates de veículos em fim de vida, tendo sido aprovada em Junho, ainda não entrou em vigor.

Num cenário de quebras, poucas são as marcas que registam crescimento este ano: Chevrolet (3,9%), Alfa Romeo (20,1%), Dacia (86,2%), Dodge (107,8%), Saab (39%), Ferrari (112,2%) e Bentley (16,7%). Curiosos o desvio da Porsche e de 0%.

Lá por fora, a venda de carros na Alemanha terá aumentado

cerca de 30% em Julho, um resultado impulsionado pelos incentivos governamentais à troca de carro implementados logo em Janeiro. Já em Espanha os apoios à compra de automóveis, decididos em Maio, contribuíram para que o registo de novas matrículas tenha sofrido quebra mais acentuada (-11%).

AS DEZ MAIORES EM VENDAS

MARCA	JULHO			JANEIRO A JULHO		
	2009	2008	DE %	2009	2008	DE %
Renault	2291	2426	-5,6	9986	17031	-41,4
VW	1306	1674	-22,0	7835	10.700	-26,8
Ford	1194	1426	-16,3	7366	10.711	-31,2
Peugeot	1119	1912	-41,5	5974	10.482	-43,0
Citroën	1077	1345	-19,9	5845	9087	-35,7
Opel	1169	2048	-43,8	5378	12.601	-57,3
Infiniti	1309	980	33,6	5265	7026	-25,1
Saab	1016	1622	-37,4	5252	8368	-37,2
Fiat	932	954	-2,3	4891	6638	-26,3
BMW	761	953	-20,1	4463	6682	-32,4
Total (46)	17.610	21.576	-20,5	90.261	135.990	33,6

SCUT'S DO NORTE PODEM CONTINUAR...

PS recua na portagens

A contestada introdução de portagens em três auto-estradas SCUT, repetidamente «anunciada» pelo Governo, mas nunca concretizada, pode, afinal, não vir a verificar-se.

A secretária de Estado dos Transportes, Ana Paulo Vitorino, revelou, em entrevista ao *JN* na última terça-feira, que o projecto vai ser reavaliado, podendo mesmo cair.



A também candidata nas legislativas pelo PS/Porto explica que existem vários factores na reavaliação e destaca o facto de os transportes públicos terem ganho mais utilizadores: «Existe já uma compensação em termos de sistemas que não tem sido necessariamente conseguido através de portagens nas SCUT. O que leva a que não se tenha de, eventualmente, penalizar tanto o transporte individual». Segundo a secretária de Estado, faz todo o sentido que, no início de um ciclo político, essa matéria «seja reavaliada».



SINISTRALIDADE

GNR prevê 89 mortos em Agosto

A GNR estima que até ao final deste mês venham a morrer em acidentes rodoviários 88/89 pessoas e que até 29 possam ficar gravemente feridas.

Esta previsão baseia-se na evolução dos indicadores dos últimos quatro anos. Em Agosto de 2008 morreram 90 pessoas. Nos feridos graves as estimativas apontam intervalos entre 236 e 292 (foram 269 mesmo mês do ano anterior). Também segundo a GNR, nos primeiros três dias de Agosto morreram 8 pessoas e 94 ficaram feridas com gravidade. PSP tem disponíveis dados relativos aos dois primeiros dias deste mês: 2 mortos, 4 feridos com gravidade.

Desde o início do ano, já morreram 407 pessoas e 1411 ficaram gravemente feridas, diz ANSR.

AUDITORIAS

EP contraria relatório da OMS

A Organização Mundial de Saúde (OMS) indicou, no seu relatório sobre segurança rodoviária, que Portugal não faz auditorias, uma informação que, no entanto, é contrariada pela Estradas de Portugal (EP).

A OMS cita dados do Ministério da Saúde. Mas a EP diz que esta informação «não corresponde à realidade» e aponta como exemplos as auditorias aos projectos da CRIL, do IP7, da EN3 e da EN351.

A EP afirma que as auditorias são feitas há pelo menos seis anos e que nova legislação estará pronta em 2010.

Fiat entrega 500C a Luís Figo

A Fiat já entregou os primeiros 500C da série exclusiva (80 unidades) que assinala os 80 anos da marca em Portugal. Luís Figo recebeu a unidade n.º 7. Esta edição distingue-se dos restantes 500C pela placa comemorativa no pilar B e por carroçaria em branco pérola, capota vermelha e interiores em pérola e vermelho, com estofos em pele.



PREÇOS REFERÊNCIA DOS COMBUSTÍVEIS

↓	GALP	BP	REPSOL	CEPSA
Gasóleo	1,172 €	1,172 €	1,172 €	1,172 €
Gasóleo (L)	1,172 €	1,172 €	1,172 €	1,172 €
Sem chumbo 95	1,172 €	1,172 €	1,172 €	1,172 €
Sem chumbo 98	1,172 €	1,172 €	1,172 €	1,172 €
GPL	0,681 €	0,681 €	0,681 €	0,681 €

(1) Galp G Force Diesel; BP Ultimate Diesel; Repsol e L10; Cepsa Diesel Ótima. Preços retirados de postos de combustível constantes no site www.precoscombustiveis.dgge.pt

• Jornal de Notícias

Automóveis: Associação de Importação vai apresentar queixa contra Estado no Tribunal das Comunidades Europeias

Vila Real, 22 Mai (Lusa) - A Associação Portuguesa de Importação de Veículos (APIV), sediada em Vila Real, vai apresentar uma queixa no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias contra o Estado português por causa do imposto aplicada para os veículos importados.

"Se não houver um recuo por parte do Governo, a queixa dará entrada dentro de 15 dias", afirmou hoje à comunicação social o presidente da Associação, João Correia.

A Associação criada há dois meses exige uma alteração da legislação relativa ao imposto sobre veículos (ISV) para evitar o colapso do sector e as "consequências catastróficas" decorrentes de falências e despedimentos.

publicado a 2009-05-22 às 17:24

Para mais detalhes consulte:

http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=1241246

GRUPO CONTROLINVESTE

Copyright © - Todos os direitos reservados

Ao imprimir no papel Navigator
está também a contribuir para a sustentabilidade
da floresta portuguesa.



NAVIGATOR

Patrocínio



Faça do IOL Diário a sua homepage

Adicione o IOL Diário aos seus favoritos

CÓFIDIS Energia para viver

18 Abril 2009



ULTIMA HORA SOCIEDADE POLITICA ECONOMIA INTERNACIONAL AMBIENTE TECNOLOGIA MUSICA CINEMA DESPORTO

FOTOS VIDEOS MODA&SOCIAL ESTA É BOCA ACREDITE SE QUISER

GERAL

arabia saudita brasil crico espanha eua europa futebol lisboa obama

O que são tags?

18-05-2009 - 14:20h

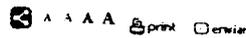
9 artigos de Geral

Ex-secretário de Estado critica subida de fiscalidade automóvel

Subir impostos e apoiar empresas da indústria é um «contra-senso»

Por Paula Gonçalves Martins

Vota Resultado 4 votos



Envie à sua mãe uma mensagem... em chocolate



O ex-secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, João Amaral Tomaz, critica o Governo por ter aumentado a fiscalidade sobre os automóveis, considerando que esta foi uma medida «contra natura».

Na conferência «Crise, Justiça Social e Finanças Públicas», promovida pelo Instituto de Direito Económico, Financeiro e Fiscal da Faculdade de Direito de Lisboa, João Amaral Tomaz considerou que as alterações fiscais levadas a cabo pelo Governo no último ano foram, todas ela, «perfeitamente adequadas e praticamente incontestáveis», sendo a exceção o aumento da tributação automóvel.

Para o ex-secretário de Estado, não faz sentido esta subida num momento em que o sector se encontra em crise. «Por um lado aumentam impostos, por outro dão-se apoios o que aumenta as distorções na economia», afirmou.

Amaral Tomaz foi o responsável pela reforma da tributação automóvel que prevê uma redução gradual do imposto pago no acto da compra do carro (Imposto Automóvel), contrabalançado com um aumento gradual do imposto de circulação, pago ao longo da vida do veículo, tendo em conta a

LEIA MAIS:

- » Impostos: Governo recua e promete alterações
- » CDS/PP defende desista do IRC para PME da Madeira
- » Lista de devedores do Fisco já tem mais de 18 mil nomes
- » Governo rejeita baixar IVA no sector da restauração
- » Ministros europeus acordam taxas reduzidas de IVA

componente ambiental, isto é, o Imposto Único de Circulação (IUC). O ex-governante criticou ainda aqueles que pedem o fim do IUC, dizendo que esta foi a melhor medida da reforma.

Amaral Tomaz disse ainda temer que, com a subida da carga fiscal e a queda das vendas de automóveis, é possível vir a registar-se uma redução da receita fiscal.

Esta notícia no seu telemóvel

Vota Resultado 4 votos



MAIS NOTÍCIAS:

0 artigos de: Geral



Última hora Filtrar por última hora + lidos + votados + comentados

- 11:05: Política «Não basta a vitimização atingir a comunicação social...»
- 11:06: Economia Défice dos EUA triplica e atinge valor recorde
- 16:48: Moda e Social Taylor Swift doou vestido do baile de finalistas
- 10:39: Ambiente Os últimos «pinguins do hemisfério Norte»
- 10:20: Sociedade Governo já fechou 2.500 escolas
- 10:10: Internacional «Zanga» num café acaba em tiroteio mortal

O Ordenado que Mercedes Traça o teu perfil e descobre quanto devias estar a ganhar! www.ordenadoquemercedes.com Fres - Museu-escola de artes decorativas Ateliés para crianças www.fress.pt Aliband - música ao vivo Animação musical de eventos, festas casamentos. www.aliband.pt Dinheiro Já! Até 20.000€ na sua conta em 48h Sem complicações. Adira agora! www.barclaysfinance.pt/credito

DOS LEITORES

FÓRUM: Discurso Director: quais são as suas tradições de Páscoa?

BLOG: Desculpem lá, mas preciso mesmo de desabafar

O MELHOR: É mais importante SER

DESPORTO Ronaldo «sabe quando vai

Geral

De: "António Almeida Henriques" <AlmeidaHenriques@psd.parlamento.pt>
Para: "Joao Correia" <geral@imporbila.pt>
Enviada em: quarta-feira, 11 de Fevereiro de 2009 0:57
Assunto: Fwd: Votação da proposta de alteração ao ISV

Antonio Almeida Henriques

Iniciar a mensagem reencaminhada:

De: "Ana Henriques" <anahenriques@psd.parlamento.pt>
Data: 10 de fevereiro de 2009 18:58:17 GMT+00:00
Para: António Almeida Henriques <AlmeidaHenriques@psd.parlamento.pt>
Assunto: **Votação da proposta de alteração ao ISV**

Sr. Deputado

O resultado da votação da proposta 83-P, apresentada pelo PSD, de aditamento de um artigo 11.º-A à proposta de lei (altera o artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos) foi o seguinte:

Rejeitada, com votos contra do PS, votos a favor do PSD, do PCP, do CDS-PP e de Os Verdes e abstenções do BE e de 2 Deputados não inscritos.

Com os melhores cumprimentos,

Ana Margarida Henriques

Internal Virus Database is out of date.
Checked by AVG - <http://www.avg.com>
Version: 8.0.176 - Virus Database: 270.9.13/1828 - Release Date: 04-12-2008 8:05