

O Sector Automóvel em Portugal

- **Volume de negócios de 17,7 mil milhões de euros (13,2% do PIB)**
- **28 mil empresas**
- **132 mil postos de trabalho directo**
- **3,6% do total do emprego em Portugal**

O Sector Automóvel em Portugal

Em 2011, a produção automóvel representou 12,6% do total das exportações

Por sub-grupos de produtos exportados, os veículos mantêm-se no primeiro lugar em termos do peso no total das exportações.

As receitas fiscais geradas pelo automóvel, em 2011, segundo as nossas estimativas terão ascendido a:

- . 5,7 mil milhões de euros**
- . 17% do total de receitas fiscais**
- . 3,4% do PIB**

Taxa de cobertura das importações pelas exportações

Total Nacional

2011	2012 (Jan a Abr)
73,4%	80,7%

Indústria Automóvel

2011	2012 (Jan a Abr)
96,2%	128,9%

% nas Exportações Nacionais

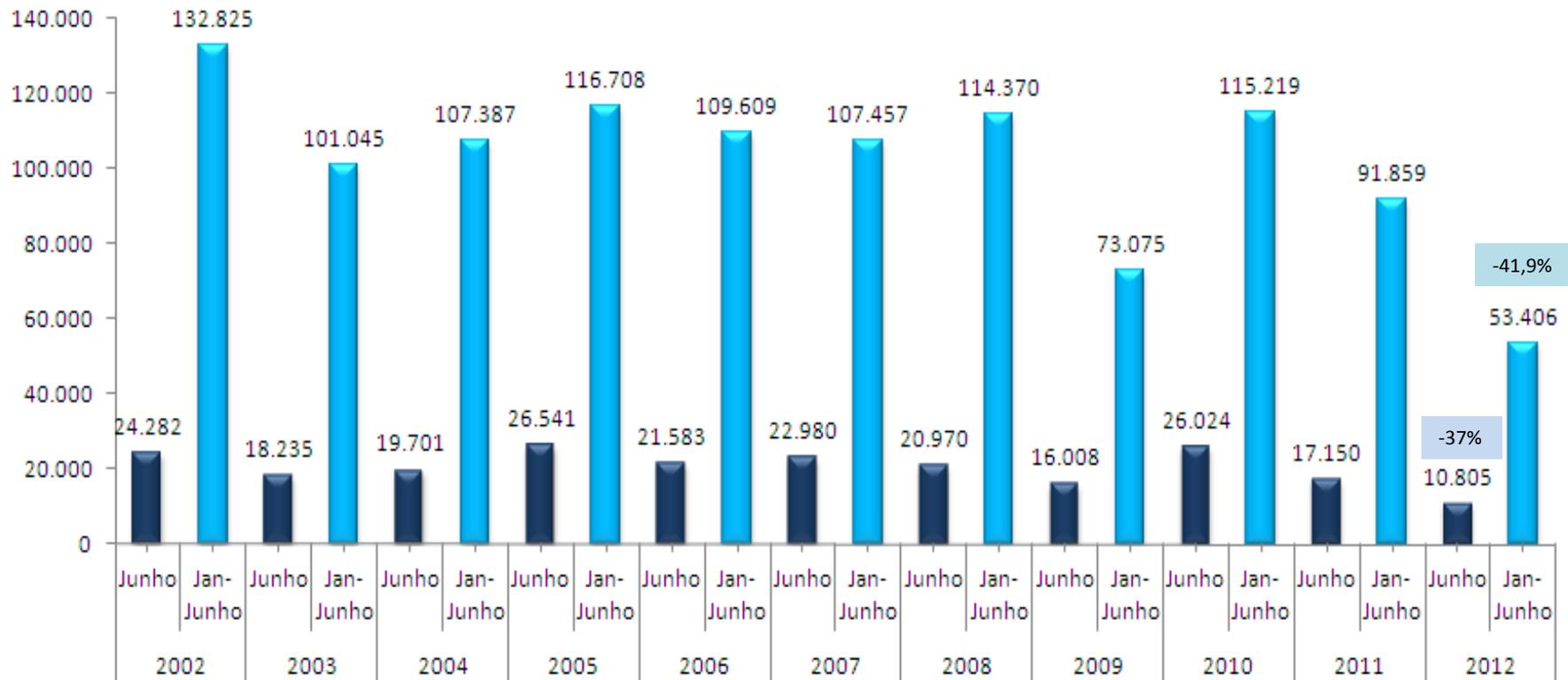
2011	2012 (Jan a Abr)
12,6%	13,3%

Evolução das vendas de veículos em Portugal

Unidade: Milhares de veículos

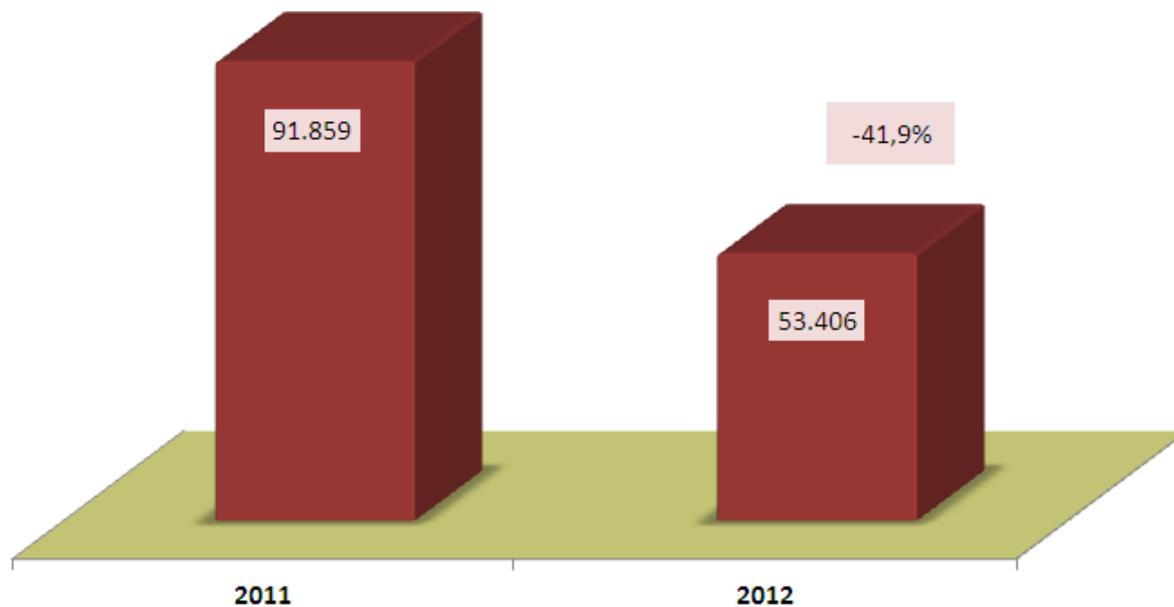


Vendas de Automóveis Ligeiros de Passageiros



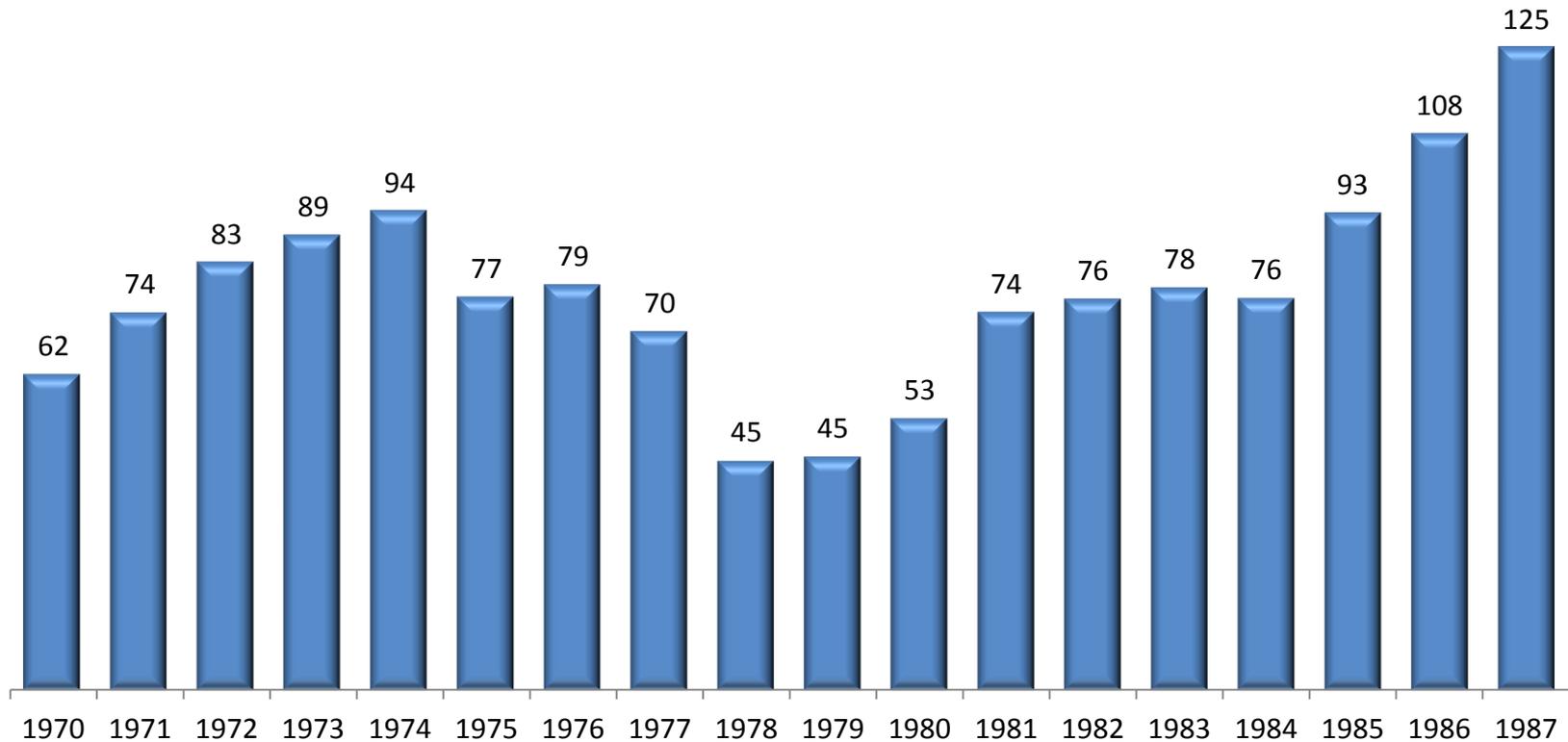
Vendas de Veículos Ligeiros de Passageiros

Janeiro a Junho



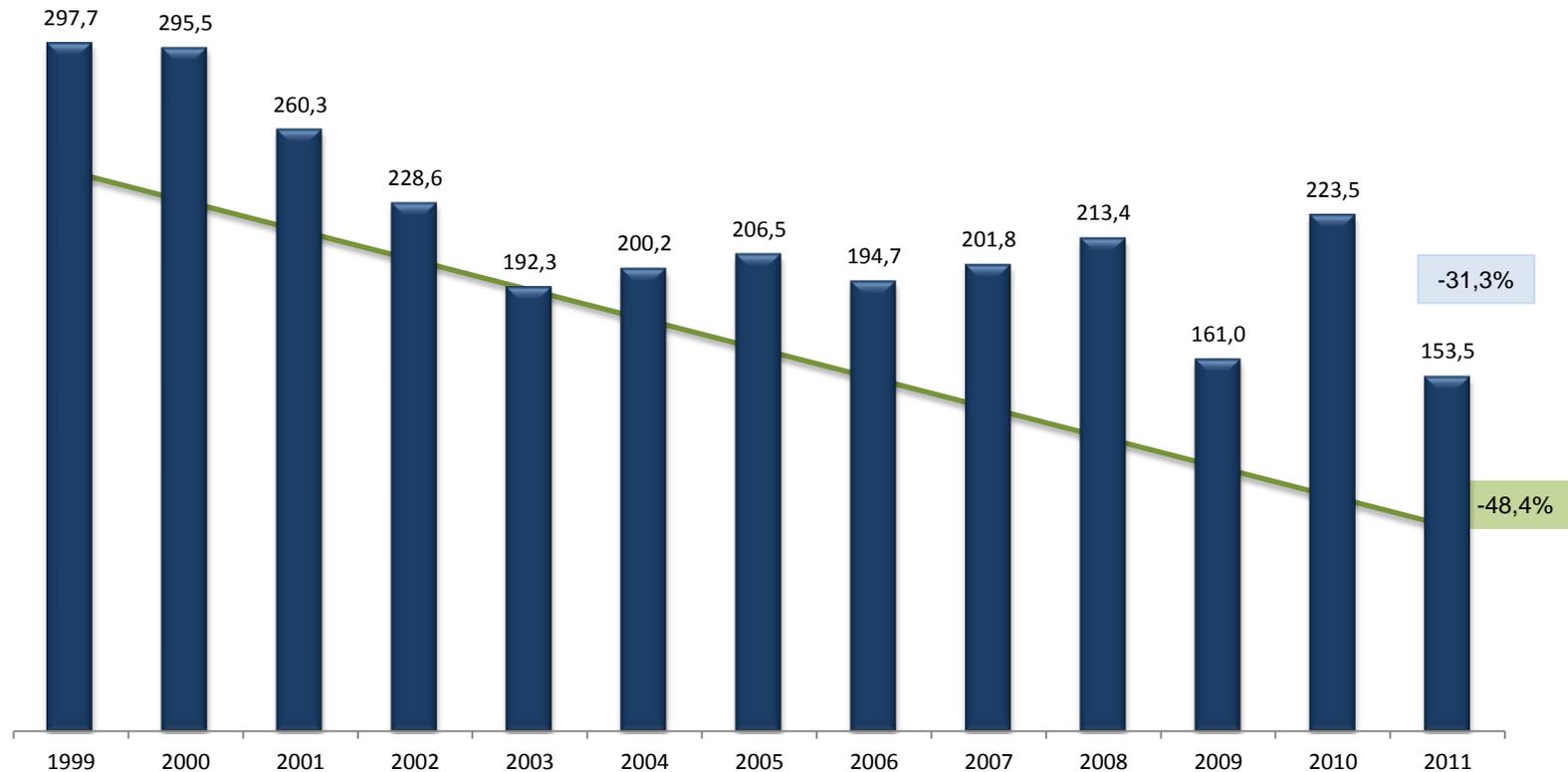
Vendas de veículos ligeiros de passageiros de 1970 até ao último ano antes da descontinuação do mercado

(milhares de veículos)

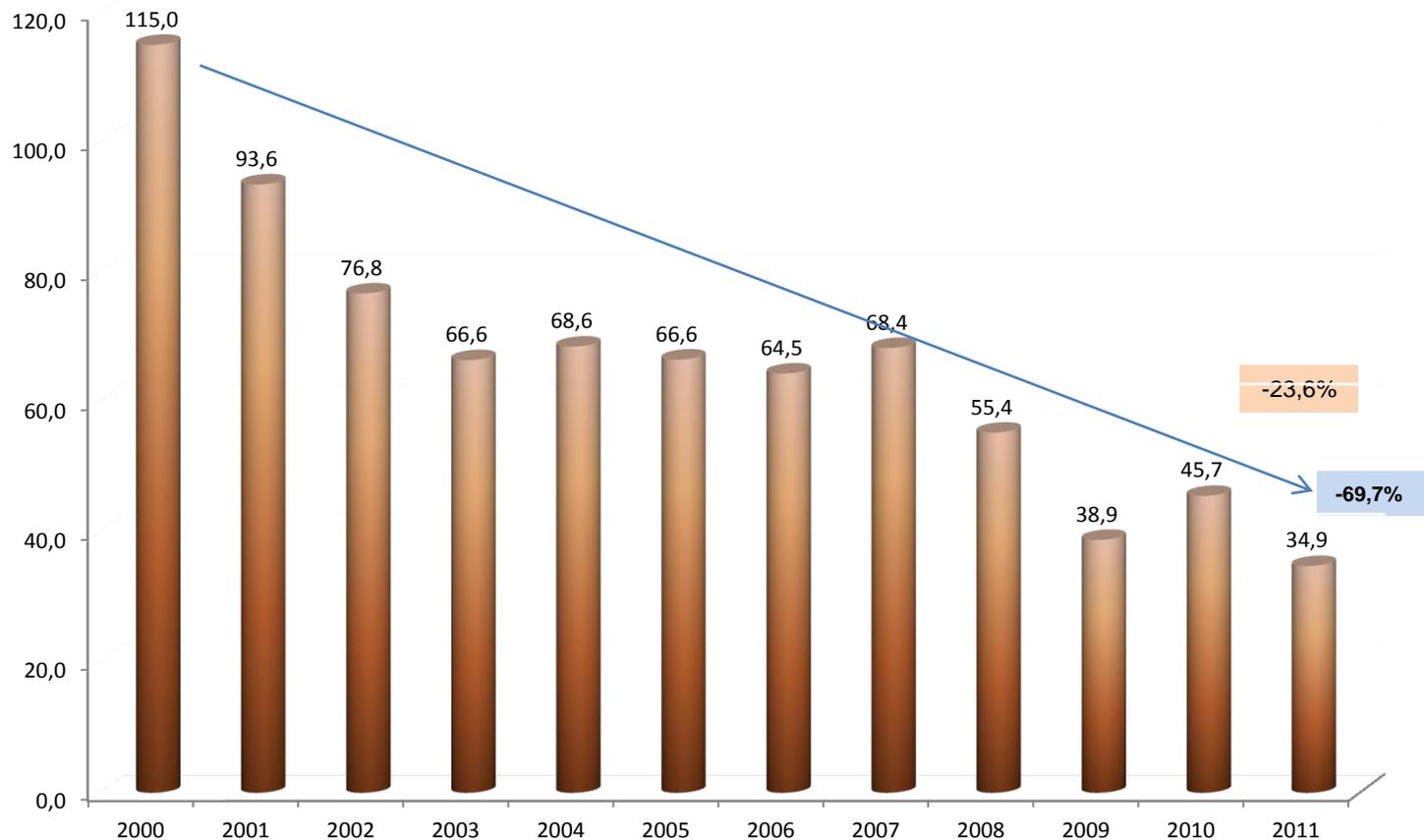


Vendas de veículos ligeiros de passageiros em Portugal

Unidade: Milhares de veículos

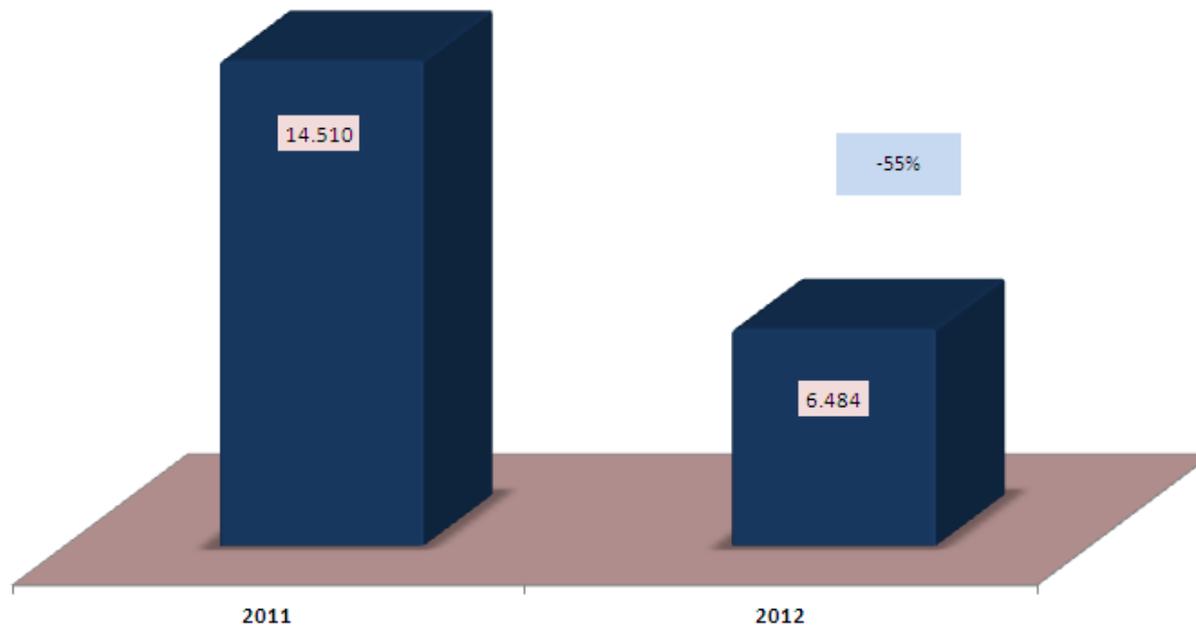


Vendas de veículos comerciais ligeiros em Portugal

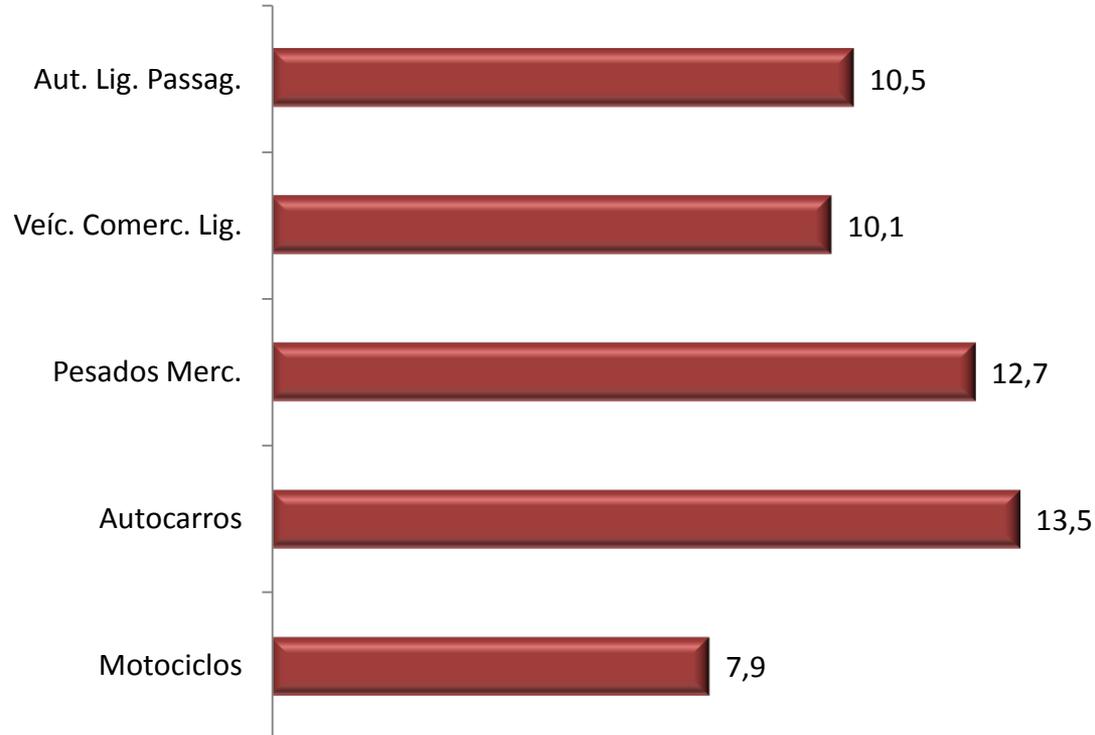


Vendas de Veículos Comerciais Ligeiros

Janeiro a Junho

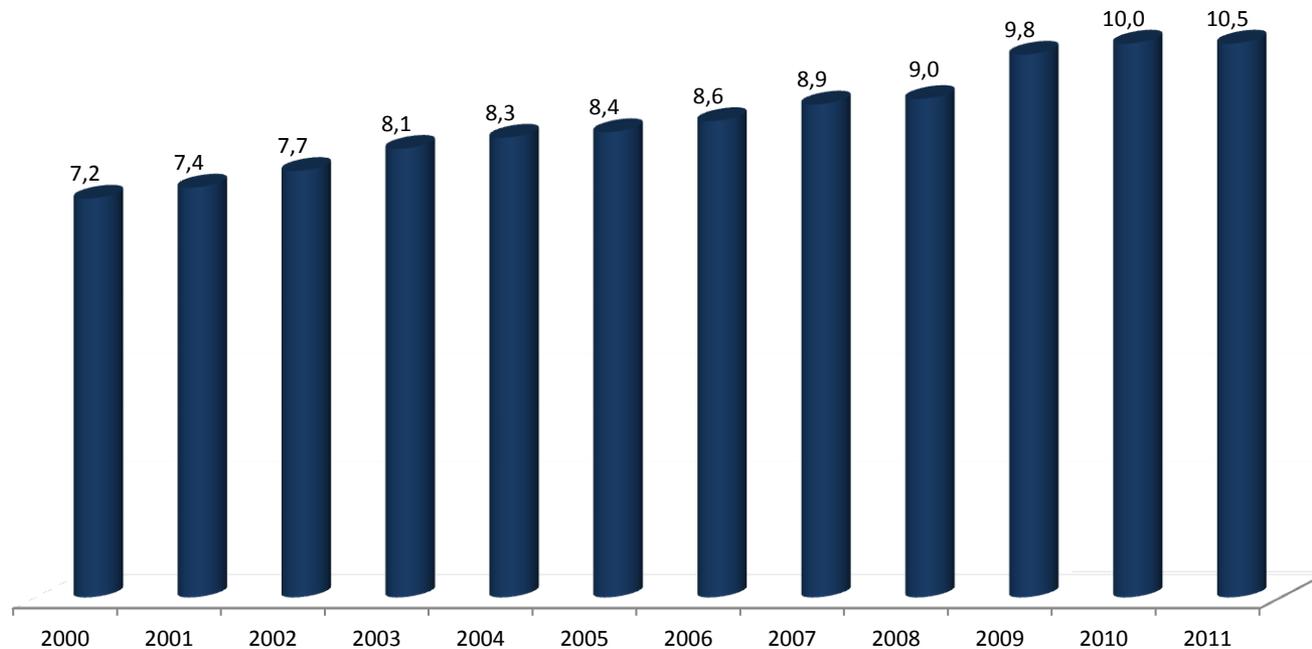


Idade média do parque automóvel em 31-12-2011 (anos)



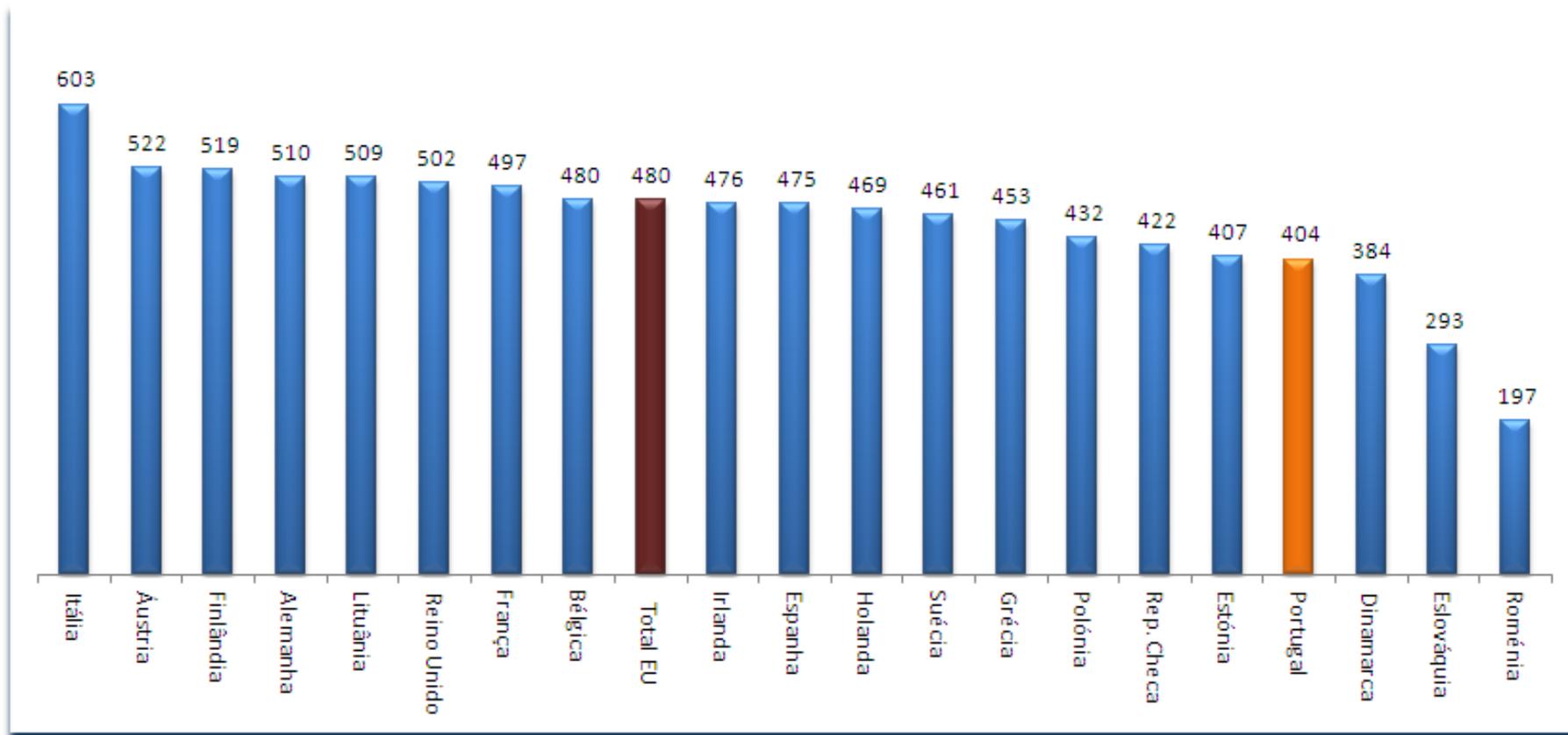
Idade média do parque automóvel em Portugal

Veículos ligeiros de passageiros



Densidade Automóvel - Parque em circulação por 1.000 habitantes

Ligeiros de passageiros



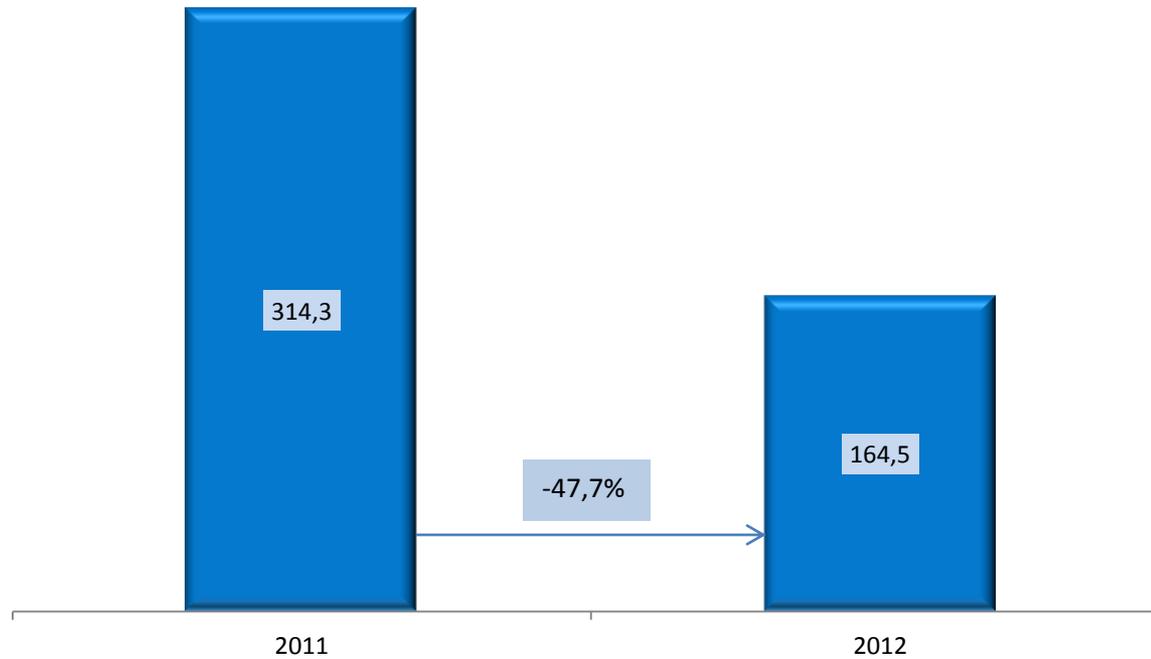
Sintese de execução orçamental - ISV

Receita do Estado (janeiro a maio)

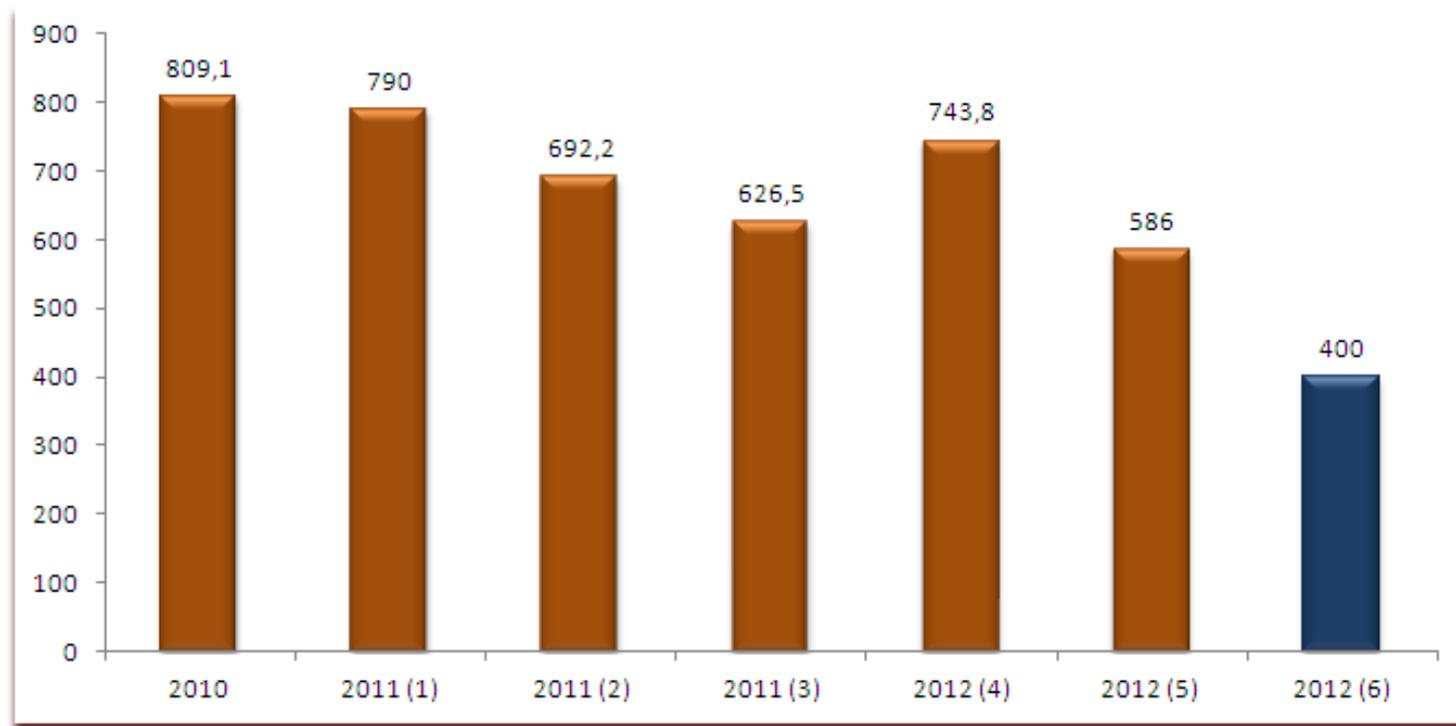
	Objetivo 2012 Orçamento Retificativo	2011	2012	2011	2012	VH (%)		Contrib. VH (pp)	
		Milhões de Euros		Grau de Execução (%)		2011	2012	2011	2012
Receita fiscal	35.135,5	13.577,3	13.097,4	39,5	37,3	6,5	-3,5	5,9	-3,2
Impostos Diretos	14.449,0	5.167,3	5.182,0	35,4	35,9	6,1	0,3	2,1	0,1
Imposto sobre o Rendimento Pessoas Singulares (IRS)	9.539,9	2.965,5	3.331,1	28,5	34,9	13,3	12,3	2,5	2,4
Imposto sobre o Rendimento Pessoas Coletivas (IRC)	4.859,1	2.154,0	1.819,2	51,5	37,4	-4,2	-15,5	-0,7	-2,2
Outros	50,0	47,8	31,7	426,8	63,4	1.607,1	-33,7	0,3	-0,1
Impostos Indiretos	20.686,5	8.410,0	7.915,4	42,5	38,3	6,7	-5,9	3,7	-3,3
Imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP)	2.261,0	959,9	879,2	40,1	38,9	-2,5	-8,4	-0,2	-0,5
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA)	14.503,0	5.883,9	5.719,2	44,3	39,4	14,3	-2,8	5,2	-1,1
Imposto sobre Veículos (ISV)	586,0	314,3	164,5	39,8	28,1	-7,0	-47,7	-0,2	-1,0
Imposto de consumo sobre o tabaco	1.482,6	463,2	396,4	34,3	26,7	-21,2	-14,4	-0,9	-0,4
Imposto sobre álcool e bebidas alcoólicas (IABA)	211,0	63,2	60,8	32,6	28,8	-4,1	-3,8	0,0	0,0
Imposto do selo	1.397,0	636,4	594,7	41,9	42,6	-5,2	-6,6	-0,2	-0,3
Imposto Único de Circulação (IUC)	187,0	70,3	79,4	43,9	42,5	13,6	12,9	0,1	0,1
Outros	58,9	18,8	21,2	24,7	36,0	-25,4	12,8	0,0	0,0

Receitas ISV

Janeiro a Maio de 2011 e 2012
(milhões euros)



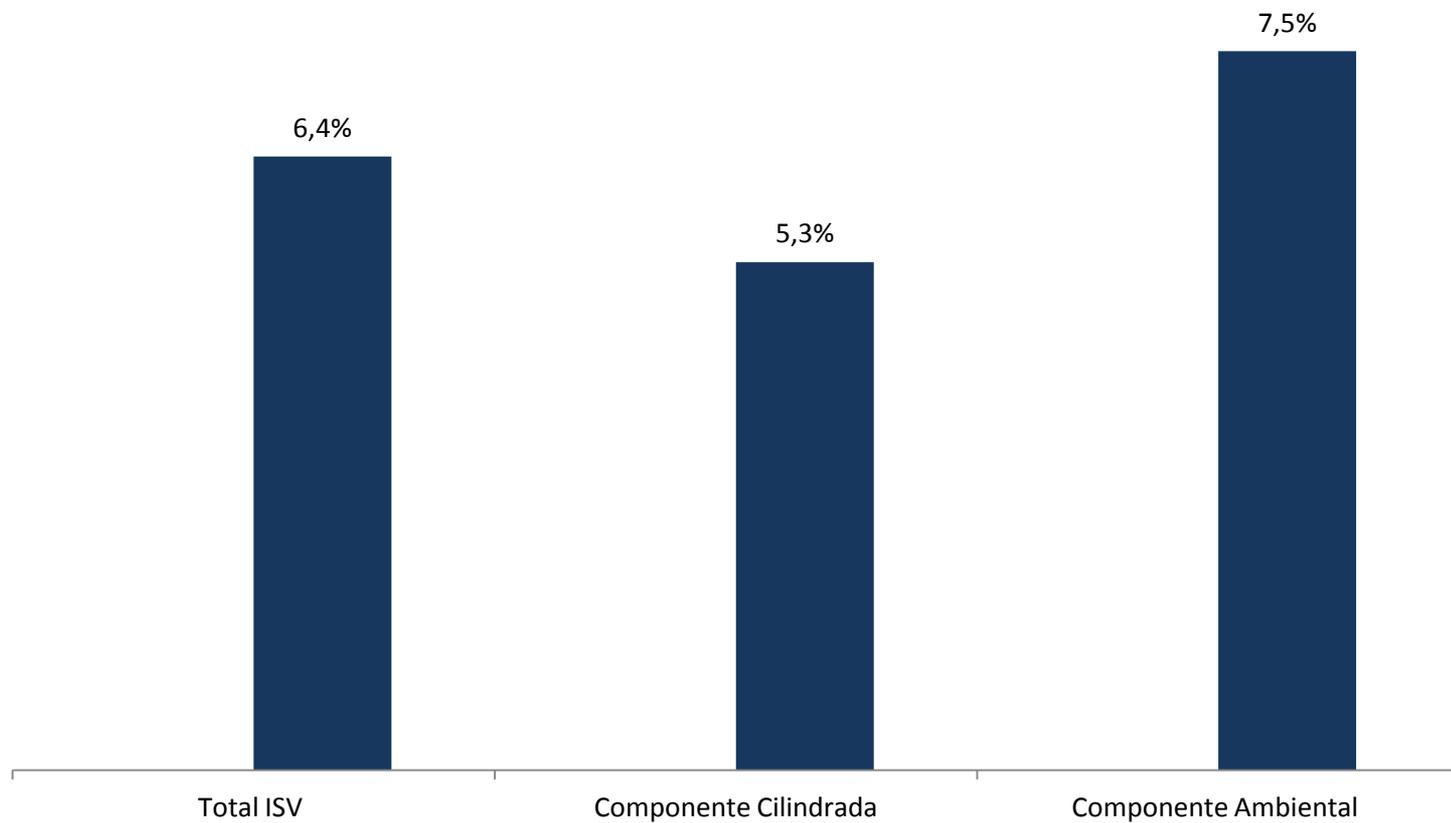
Evolução do valor da receita de ISV *Milhões de euros*



- (1) - Orçamento de Estado de 2011
- (2) - Estimativa que levou à elaboração do Orçamento de Estado de 2012
- (3) - Síntese de Execução Orçamental de Janeiro/2012
- (4) - Orçamento de Estado de 2012
- (5) - Orçamento Rectificativo do OE de 2012
- (6) - Previsão ACAP

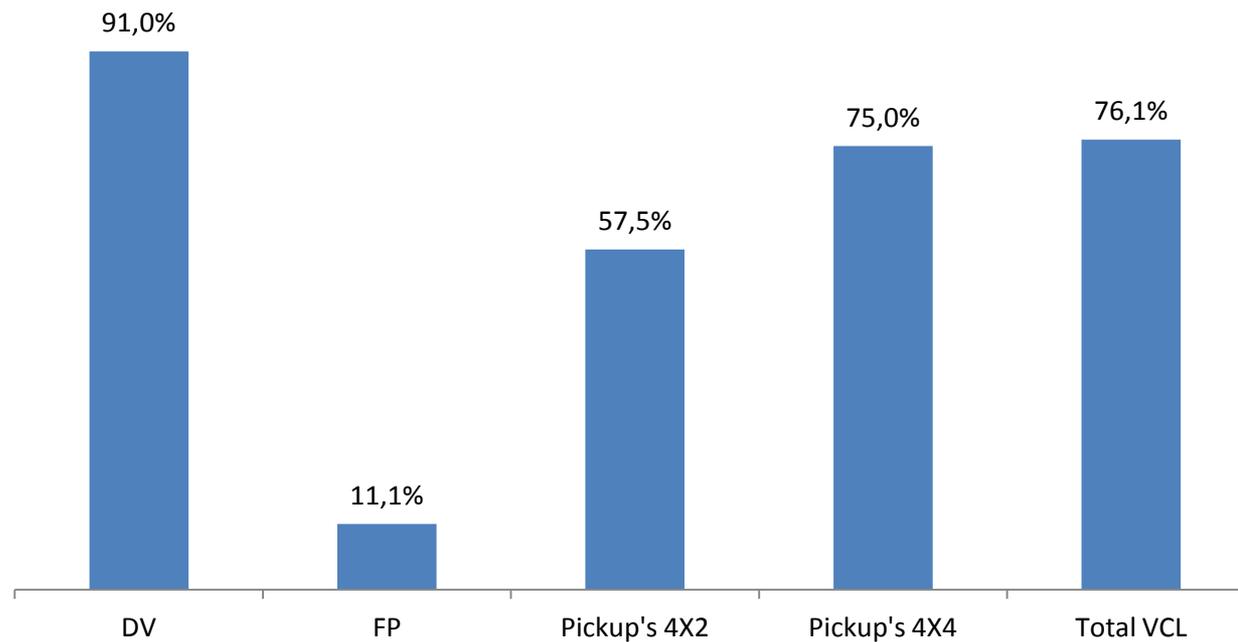
Aumento do ISV em 2012

Ligeiros de Passageiros



Aumento do ISV em 2012

Comerciais Ligeiros

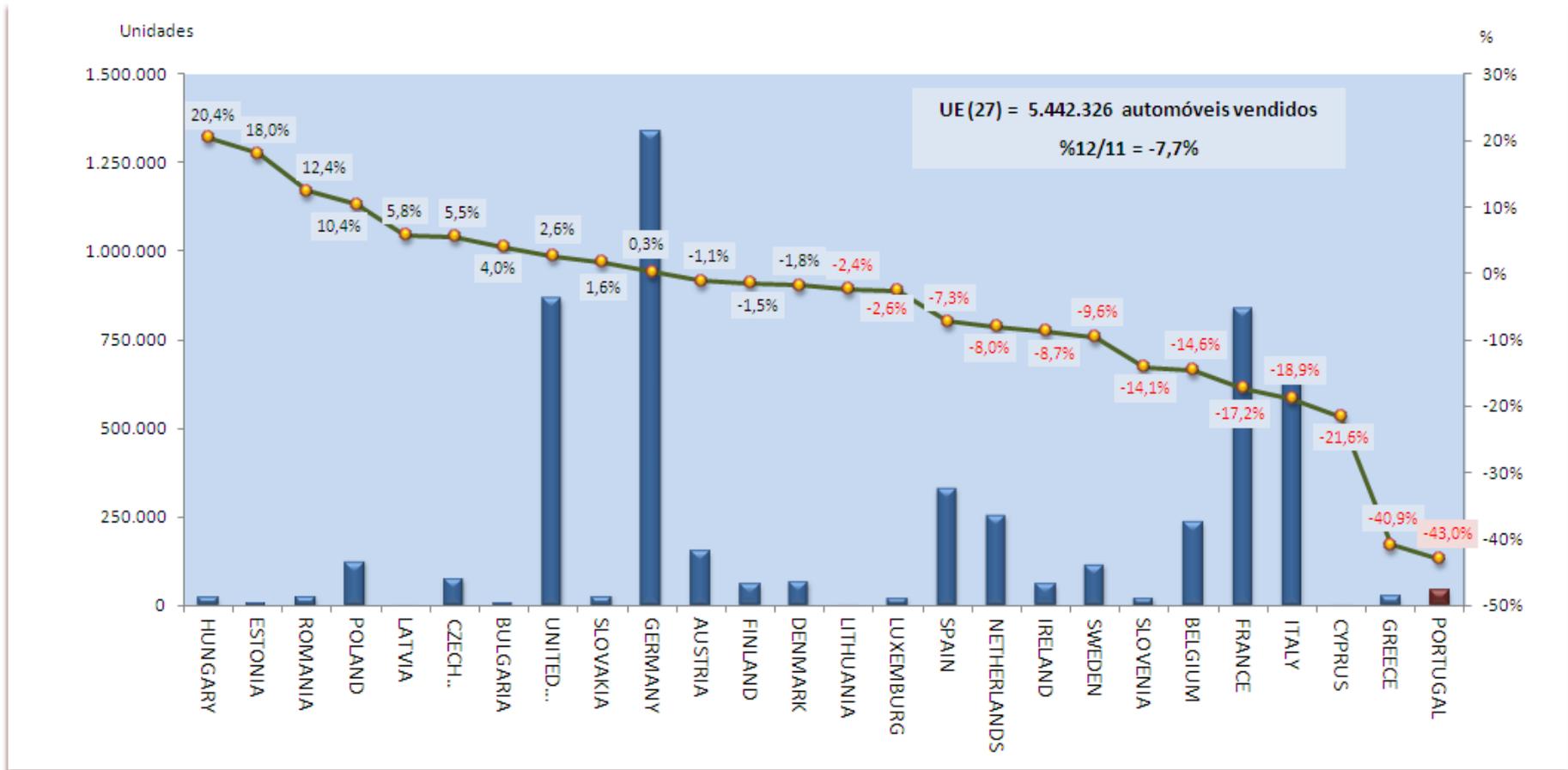


FM - Deixaram de estar isentos e passaram a pagar 10% da tabela B

Mercado na UE

Vendas de Veículos Ligeiros de Passageiros na Europa

Janeiro a Maio de 2012



ASSOCIAÇÃO
AUTOMÓVEL
DE PORTUGAL



cem anos a representar o Sector Automóvel.

Propostas da ACAP

Programa de Incentivos ao Abate

No quadro seguinte são apresentados os cálculos para uma amostra de 1.000 veículos, evidenciando-se a receita fiscal que o Estado deixa de receber em sede de ISV, IVA e IUC com o fim dos incentivos a qual é bastante superior à poupança que faz em despesa fiscal.

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

Programa de Incentivos ao Abate

- ❑ 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 em despesa fiscal com o fim do incentivo aos veículos acima referidos, estima-se que tenha registado uma perda de receita fiscal de 110 milhões de euros (ISV, IVA e IUC). No final o Estado perdeu **87 milhões de euros**.

Programa de Incentivos ao Abate

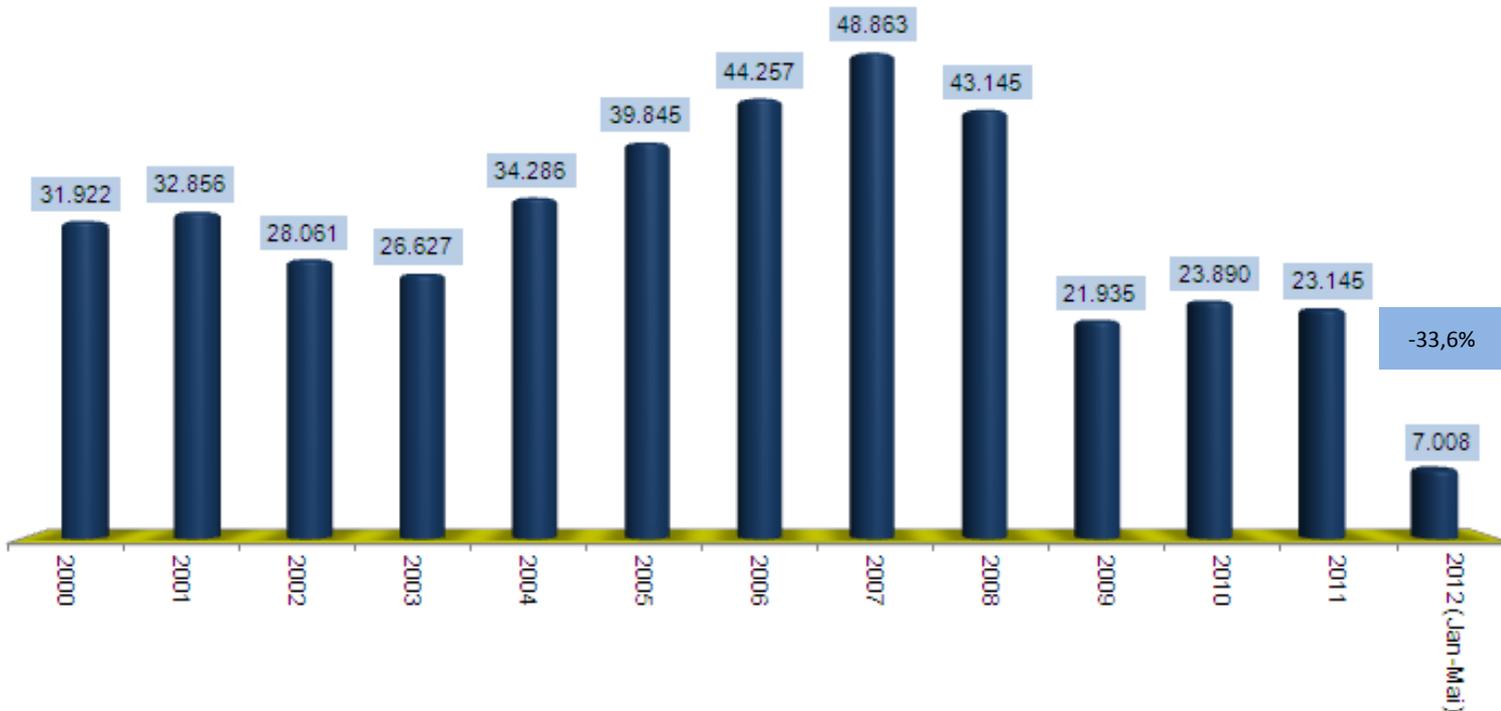
- ❑ Em 2012 o programa de incentivos ao abate continua completamente descontinuado e estima-se que o mercado de ligeiros caia para 116.000 unidades neste ano, ou seja, menos 38 por cento que em 2011.
- ❑ Para 2013 a ACAP estima que a quebra nas vendas decorrente do fim dos incentivos a veículos de baixas emissões atinja cerca de 15 mil unidades, o que implicará uma perda de receita de 50 milhões de euros.

ISV - Importações de veículos usados

- Os veículos importados usados beneficiam de uma redução no montante do ISV a pagar de acordo com a tabela D do Código do ISV (nº 1 do Artº 11º do CISV).
- 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.
- Antes de 2009, a tabela D foi aplicada às duas componentes: a da cilindrada e a ambiental.
- Em 2009 e 2010 a tabela de reduções passou a ser, apenas, aplicada à componente cilindrada.
- No entanto, com o OE 2011 a tabela de reduções voltou a ser aplicada, também, à componente ambiental do imposto, facilitando-se, assim, a importação de veículos usados.

ISV - Importações de veículos usados

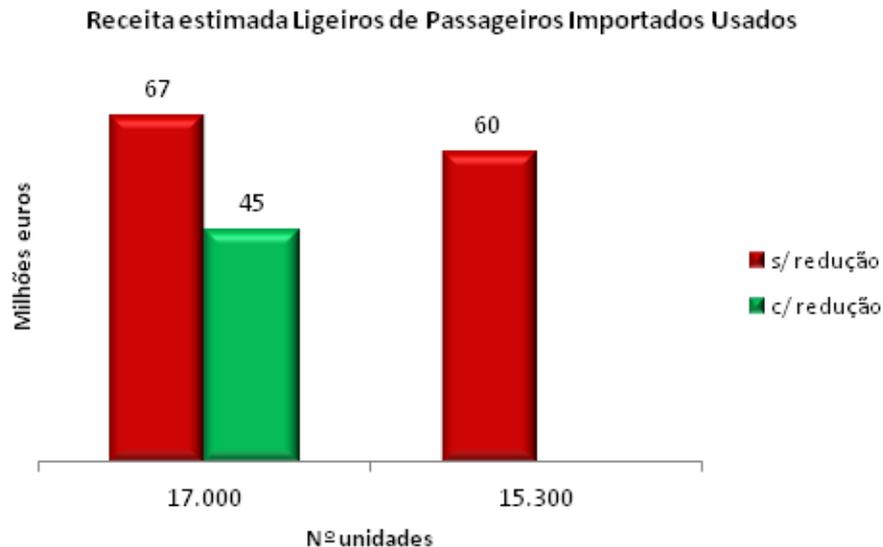
Em 2010 foram importados 23.890 automóveis importados usados, enquanto que em 2008, ou seja, no ano anterior à alteração da lei, tinham sido importados 43.145 veículos.



ISV - Importações de veículos usados

- **Numa perspectiva bastante optimista de que os veículos importados usados apresentam uma idade média entre 3 e 4 anos (Tabela D dá-lhes uma redução de 35%), a alteração das regras de incidência da tabela D, segundo as estimativas da ACAP, conduziu a que o Estado tivesse perdido em 2011:**
 - **Cerca de 390 euros por cada veículo importado do segmento C (médio);**
 - **Cerca de 770 euros por cada veículo do segmento D (médio-superior);**
 - **Cerca de 1.400 euros por cada veículo do segmento E (superior).**

ISV - Importações de veículos usados



No gráfico 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.

Considerando que o mercado de veículos usados importados cairia 10%, ou seja, seria de 15.300 unidades, 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.

Consequências sociais para o Setor

Neste contexto e mantendo-se a ausência de medidas dinamizadoras do sector por parte do Governo, a ACAP estima que até ao final de 2012 deverão encerrar 2.700 empresas e que a redução no emprego possa atingir os 21.000 trabalhadores.

Conclusão

- 1 -** Face à situação exposta e à queda de mercado de 44% no primeiro semestre de 2012, exigimos do Governo a reintrodução do Plano de Incentivos ao Abate de Veículos em Fim de Vida.
- 2 -** O ISV deverá passar a basear-se, apenas, na componente ambiental.
- 3 -** Alteração do ISV (Imposto sobre Veículos) no que respeita a veículos importados usados, repondo-se a legislação que vigorou em 2009 e 2010, e
- 4 -** Criação de uma linha específica, para o comércio automóvel, na linha PME Crescimento