



**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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 gCO<sub>2</sub>/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 gCO<sub>2</sub>/km.