



GABINETE DO SECRETÁRIO-GERAL

A FISCALIDADE AUTOMÓVEL NOS ULTIMOS TRINTA ANOS EM PORTUGAL

Com a chegada dos primeiros automóveis a Portugal no final do século XIX viram-se as autoridades tributárias de então confrontadas com a tributação deste novo tipo de veículos, os quais não tendo enquadramento na legislação existente foram classificados como carruagens á semelhança das demais carruagens de tração animal. Mas desde logo surgiu a necessidade da criação de um novo grupo de veículos com uma tributação específica, o que veio a acontecer pouco tempo depois com vista a que o produto dessa mesma tributação pudesse ser utilizado em parte para o desenvolvimento das estradas de pedra ou de asfalto até essa data muito escassas. O automóvel foi assim um dos grandes impulsionadores da criação das redes rodoviárias no nosso país, aliás á semelhança dos demais países.

Mas é sobretudo com a publicação do D.L. 697/73, de 27 de Dezembro que institui o IVVA – Imposto sobre a Venda de Veículos Automóveis, que se dá início á tributação da importação de automóveis em termos de “moderna” técnica legislativa.

O IVVA criado há mais de 40 anos veio substituir o sistema de impostos que incidia sobre os veículos até ao momento da sua venda aos utilizadores, o qual era no entendimento do próprio Governo dessa época demasiado complexo e pouco claro, pois tal sistema tinha dois momentos que consistiam na liquidação dos direitos aduaneiros liquidados pelas alfândegas e a taxa do Fundo de Fomento de Exportação liquidada por este Organismo.

O IVVA vem no entanto tornar efetivamente a tributação de veículos automóveis mais clara e simples, consistindo num imposto “*ad valorem*” (cuja modelo tem atualmente ainda muitos defensores), isto é tem-se em conta para efeitos de tributação o valor do veículo.

O IVVA foi um imposto que vigorou até 1987, ano em que foi publicado o D.L. 405/87, de 31 de dezembro, o qual institui o I.A. – Imposto Automóvel, o qual ainda perdura na memória da maioria dos portugueses, sobretudo dos mais ligados ao setor automóvel.

O I.A. é um imposto com uma filosofia e âmbito de incidência completamente diferentes do IVVA, resultante da necessidade de adaptação do regime de tributação dos veículos automóveis às condições de livre importação “impostas” pela adesão de Portugal á CEE.

Embora tanto o IVVA como o I.A. visassem um objetivo comum – tributação da introdução de veículos automóveis no consumo – a sua natureza é completamente diferente, pois como já referimos o IVVA era um imposto “*ad valorem*” enquanto o I.A. era um imposto calculado com base na cilindrada dos veículos. A resposta a esta questão pode ser encontrada nos trabalhos preparatórios da criação do imposto em que se baseavam sobretudo no receio de que com a liberalização da importação de veículos

automóveis, o país fosse inundado pela importação de grande número de veículos usados, pois como era sabido o valor dos veículos usados nos países da então CEE era bastante reduzido constituindo uma tentação para todos aqueles que pretendiam adquirir automóvel pela primeira vez ou atualizar o já existente.

Procuraram nessa época os Governos evitar uma entrada maciça de veículos automóveis usados através da criação de um imposto calculado com base na cilindrada e não num "*ad valorem*" que poderia ser desastroso quer pela perda de receita da tributação automóvel, quer pela corrida às importações com a consequente saída de divisas e entrada de muitos veículos usados que não iriam certamente fazer baixar significativamente a idade média do parque automóvel nacional.

O I.A. ao ser calculado com base na cilindrada onera substancialmente os veículos usados com maiores cilindradas e com consumos de combustível elevado (outro problema, pois iria aumentar a importação de combustíveis).

Esta foi uma fórmula tributária que impediu a importação de muitos veículos usados e contribuiu para a renovação do parque automóvel apesar de passarmos a ter um parque automóvel constituído maioritariamente por veículos de baixas cilindradas.

Refira-se ainda que um imposto calculado com base num fator que não o preço evitava a realização de fraudes com vista ao pagamento de montantes menores de imposto.

No entanto e como veremos mais adiante quando abordarmos a fiscalidade automóvel no momento da circulação verificamos que o I.A. consistia numa carga fiscal muito elevada no momento da aquisição, verificando-se uma tributação pouco significativa no momento da circulação por via do imposto municipal de circulação (Imposto sobre Veículos) e dos impostos de circulação e camionagem, negligenciando aqui o imposto de compensação (imposto incidente sobre os veículos ligeiros de passageiros movidos a gasóleo) e o imposto especial sobre veículos (imposto incidente sobre os veículos com cilindrada superior a 1.700 cc e com antiguidade inferior a 5 anos, motociclos de cilindrada superior a 500 cc com antiguidade inferior a 5 anos, aeronaves de peso superior a 1.400 Kg á descolagem com antiguidade inferior a 15 anos e barcos de recreio de tonelagem ou de arqueação superior a 2 T com antiguidade inferior a 15 anos, os chamados na altura veículos de luxo), os quais se mantiveram até ao início da década seguinte.

Voltando á tributação dos veículos automóveis no momento da sua aquisição e ao I.A., poderemos dizer que este foi um imposto muito criticado pelo facto de ao basear-se apenas na cilindrada iria fazer com que o parque automóvel nacional fosse um parque "submotorizado", embora com a tendência atual de diminuição das cilindradas dos veículos a que se tem assistido nos últimos anos a uma evolução dos motores, os quais ao passarem a ter cilindradas mais baixas faria com que a receita deste imposto diminuísse a médio prazo.

Em 2007 e após vários anos em que as várias associações do setor automóvel e pessoas individualmente reclamaram a revisão do modelo de tributação dos automóveis aquando da sua introdução no mercado apenas baseada na cilindrada, o Governo de então resolveu proceder á revisão do I.A., o qual já vigorava há cerca de 20 anos, por um imposto novo que deveria ter em conta uma proposta de Diretiva de 2005 da Comissão Europeia, a qual previa uma harmonização para os veículos ligeiros de passageiros, remetendo a transferência da carga fiscal para a fase da circulação e, particularmente

para a indexação ao dióxido de carbono de 25% da base tributável destes impostos até ao final de 2008 e de 50% dessa base tributável até ao final do ano de 2010.

No novíssimo imposto introduzido em Portugal a componente ambiental era de 30% em 2007, devendo passar para 60% em 2008 (o que como sabemos não veio a acontecer).

Efetivamente registaram-se algumas alterações no que respeita ao peso da componente ambiental no cálculo do imposto, mas este não diminuiu como era previsto para que a carga fiscal passasse para a fase da circulação.

Verifica-se hoje que o atual ISV + IUC é superior ao IA + ISV (Imposto Municipal sobre Veículos ou Imposto de Circulação e Camionagem).

Portugal tem sem dúvida uma das cargas fiscais mais elevadas da Europa em sede de tributação automóvel.

No que respeita á atividade de aluguer de automóveis sem condutor comumente conhecida por *rent-a-car*, importa referir que em Portugal este setor possuiu enquanto atividade produtiva – os veículos de *rent-a-car* destinam-se a ser alugados, ou seja constituem a matéria-prima das empresas – estes beneficiavam durante a vigência do IVVA de uma isenção á semelhança de outros meios de transporte, isenção essa que o setor perdeu durante a vigência do IA, encontrando-se atualmente consagrada no Código do ISV uma redução de 40% atribuída em condições limitadas, ao contrário de outros meios de transporte que têm mantido as isenções ao longo dos anos.

Reconhecendo que foi dado, em 2008, num importante passo na direção justa, de uma fiscalidade neutra e economicamente fundada, tem, todavia, de sublinhar-se que a persistência do ISV – posto que reduzido a 60% - no valor de aquisição dos veículos automóveis explorados pelas empresas *rent-a-car* continua a não ter justificação e a constituir um encargo que afeta gravemente a posição concorrencial das empresas portuguesas, em face sobretudo das suas congéneres do país vizinho.

Na logica que presidiu á atribuição de isenção ou redução de ISV aos demais setores deveria também o setor do *rent-a-car* ver consagrada tal redução.

Quanto á tributação automóvel na fase da circulação e como já tivemos ocasião de referir, os proprietários (pois o IUC – Imposto Único de Circulação ao contrário da sua denominação é um imposto que incide sobre a propriedade e não sobre a circulação) de automóveis são atualmente sujeitos passivos do IUC – Imposto Único de Circulação criado em 2007 com a reforma da tributação automóvel, cujas taxas têm sido atualizadas anualmente de acordo com a inflação.

Anteriormente ao IUC resultante da reforma da tributação automóvel de 2007coexistiam 4 impostos incidentes sobre a circulação:

- 1- Imposto sobre Veículos – Incidia sobre o uso e fruição de automóveis ligeiros de passageiros ou mistos e motociclos com ou sem carro; aeronaves de uso particular e bacos de recreio de uso particular.
- 2- Imposto de Compensação – Incidia sobre veículos automóveis utilizassem carburantes ou combustíveis normais ou de substituição definidos no D.L. nº 32440, de 24 de Novembro de 1942, não sujeitos aos mesmos impostos que oneram a gasolina –

Aplicava-se sobretudo a veículos a gasóleo, tendo sido este imposto revogado já na década de 90 do século passado.

- 3- Imposto especial sobre veículos ligeiros de passageiros, motociclos, barcos de recreio e aeronaves – Este imposto criado no fim de 1983 procurava a obtenção de receitas fiscais (mais uma vez recorrendo ao automóvel) e tributava os seguintes veículos:
- a) Veículos com cilindrada superior a 1.700 cc e com antiguidade inferior a 5 anos;
 - b) Motociclos de cilindrada superior a 500 cc com antiguidade inferior a 5 anos;
 - c) Aeronaves de peso superior a 1.400 Kg á descolagem com antiguidade inferior a 15 anos;
 - d) Barcos de recreio de tonelagem ou de arqueação superior a 2 T com antiguidade inferior a 15 anos.

Eram os chamados veículos de luxo.

Em todos estes impostos as empresas de *rent-a-car* encontravam-se temporariamente isentas do seu pagamento enquanto tais veículos se encontrassem afetos á atividade, isenção que foi revogada em 1989 sem qualquer argumentação logica de suporte, esquecendo a grande importância deste setor na angariação de divisas, pois é um sector com grande significado para a economia portuguesa e especial para o Turismo, representando em grande parte o produto turístico nacional, pois não podemos esquecer que é o primeiro e o último produto turístico utilizado por quem nos visita – e esquecendo que os veículos automóveis são para as empresas de *rent-a-car* a sua matéria-prima.

Atualmente também no que respeita á tributação sobre a circulação automóvel o *rent-a-car* não possui qualquer tipo de isenção e ou redução.

Em 2015 foram os veículos automóveis movidos a gasóleo penalizados com um aumento do IUC.

Também em 2015 foi introduzida a chamada fiscalidade verde que vem trazer alguns incentivos de índole fiscal á aquisição e utilização de veículos elétricos e "*plug-in*" híbridos, os quais constituem um número muito baixo de viaturas vendidas, as quais deverão representar em 2015 mais de 2.000 veículos.

A par de toda esta tributação são ainda os veículos automóveis tributados nas empresas suas proprietárias autonomamente a uma taxa de IRC variável entre 10% e 35% tendo em conta o valor de aquisição da viatura, taxa essa aplicável á aquisição da viatura e a todas as despesas incorridas com a mesma como por exemplo seguros, combustíveis, portagens, reparações, etc.

São também tributadas as viaturas na esfera do trabalhador a utilização de viatura automóvel por este, quando haja acordo escrito sobre imputação da viatura.

Em jeito de síntese concluímos que Portugal é um país que sempre teve e continua ter uma tributação automóvel das mais elevadas da Europa não se vislumbrando que nos tempos mais próximos a mesma possa ser alterada, tendo em conta as dificuldades presentes das finanças públicas portuguesas em período de forte consolidação orçamental, esperando-se no entanto que num quadro de harmonização comunitária em materia de tributação automóvel os portugueses venham a ver diminuída a grande fatia de impostos que atualmente pagam por serem proprietários de veículos automóveis.

Assim os portugueses terão de continuar a viver com o ISV e o IUC que conjuntamente com o IVA fazem com que os veículos automóveis tenham um impacto elevadíssimo no seu orçamento.

Lisboa, 10 de Agosto de 2015

ARAC

Gabinete de Comunicação