



Orçamento do Estado para 2021

A proposta apresentada pelo Governo não estimula a economia e penaliza novamente os automobilistas e todo o setor automóvel. O urgente incentivo ao abate continua de fora dos planos no próximo ano

A proposta de Orçamento do Estado para o setor automóvel em 2021 repete fórmulas pouco animadoras para a economia das famílias e das empresas. Para o Automóvel Club de Portugal é mesmo uma oportunidade perdida num momento em que mais do que nunca a economia precisa de ser fortemente estimulada.

Pelo contrário, assiste-se a uma estagnação e até contração que, como vem sendo prática, será paga pela maioria dos contribuintes.

No caso do **Imposto Sobre Veículos**, a carga fiscal mantém-se

inalterada, não para promover a compra de automóveis novos e sim pela previsão de forte quebra nas vendas. Ou seja, a carga fiscal apenas acontece devido à antevisão de quebra na receita.

ISV não mexe devido à previsão de quebra de receita

Fica introduzido no código do ISV, o fator de redução da componente

ambiental no cálculo de viaturas provenientes da União Europeia (por imposição comunitária e pelos tribunais nacionais), embora a percentagem de redução seja bastante distinta da componente cilindrada e tem um “leque” temporal superior, sendo atingido a redução máxima apenas com viaturas com mais de 15 anos enquanto a redução máxima na componente cilindrada é obtida aos 10 anos. O mesmo caminho segue o **Imposto Único de Circulação**, bem como o adicional sobre os veículos a gasóleo.



Imposto Sobre Produtos Petrolíferos é o grande angariador de receita

O **Imposto sobre Produtos Petrolíferos** mantém-se como grande angariador de receita, seguindo as fórmulas do passado. Permanece o **incentivo ao consumo de veículos de zero emissões** (elétricos), motociclos, bicicletas (convencionais ou elétricas), e ciclomotores elétricos exceto os que tenham a classificação como enduro, trial, ou com sidecar. No entanto, desconhece-se o montante atribuído a este capítulo, já que o documento remete para uma portaria futura a definir pelo Ministério do Ambiente e Ação Climática. A fatura é agravada para quem quiser comprar carros novos, com o aumento de 50% no **Imposto de Selo** no crédito ao consumo.

Incentivo à compra de automóveis elétricos novamente fora do Orçamento do Estado

Numa altura em que na Europa e no Mundo as preferências se viram para o **transporte individual**, com o automóvel no topo e as empresas a terem a seu cargo o transporte individual dos seus funcionários de forma a minimizar o risco de contágio, a aposta nacional é feita nos **transportes públicos**, através do **Fundo Ambiental**, que aumentou muito o seu âmbito tornando-se o financiador de várias medidas de modernização e apoio

OPINIÃO



JOSÉ MARIA MONTENEGRO

Fiscalista

Não vamos falar do Orçamento do Estado

Não. Não vamos falar do Orçamento do Estado para o próximo ano. Nem das tensões aparentes que animam (não a nós, mas as páginas de jornais) a «discussão na generalidade», primeiro, e a «discussão na especialidade», depois. E muito menos falaremos do concerto político que previsivelmente garantirá a versão final. Não. Não vamos falar do Orçamento do Estado. Porque neste fatídico ano de 2020 já o fizemos em Abril (só em Abril), quando tivemos o primeiro orçamento. E voltámos a fazê-lo em Julho, quando nos serviram o orçamento suplementar. O primeiro já sob confinamento, mas sem imaginar a pandemia. E o segundo, depois do confinamento (e antes sabe-se lá do quê), mas sem grande imaginação para fazer face à pandemia.

Não. Não vamos falar do Orçamento do Estado. À terceira convocatória neste ano de 2020 – ainda que, desta feita, com o fito no ano de 2021 – não vamos falar do Orçamento. E por isso não vamos dar nota de todas essas medidas que asseguram que os escalões e as taxas de IRS se mantêm inalteradas, não obstante se alterarem as taxas de retenção na fonte para as aproximar das taxas efetivas. Que a taxa de IVA continua a ser de 23%. Que a taxa de IRC e as de tributação autónoma também estão asseguradas. E que a aposta

consistente nos impostos especiais sobre o consumo se confirma mais uma vez.

Não. Não vamos falar do Orçamento do Estado e dos seus detalhes. Porque se o fizéssemos haveríamos de aludir àquelas «medidas» muito específicas e de relativo alcance. Como as novas regras de tributação em IRS por efeito da afetação e desafetação de bens do património particular à atividade empresarial (que atenuam o ónus fiscal dessa «transmissão»), ou, também no IRS, a imposição de regras de preços de transferência nas mais-valias. Ou, no domínio do IRC, o alargamento do conceito de estabelecimento estável ou a suspensão do agravamento das taxas de tributação autónoma para as empresas que passam por prejuízo fiscais. E mesmo no que à tributação do património diz respeito, teríamos de dar nota da nova sujeição a IMT das aquisições de 75% ou mais de sociedades anónimas quando o valor do ativo da sociedade seja composto, em mais de 50%, por imóveis. E do IVAucher (no IVA, claro) que permitirá aos consumidores acumular o valor do IVA suportado em consumos nos setores de alojamento, cultura e restauração durante um trimestre, para o utilizar (como desconto) no trimestre seguinte, em consumo nesses mesmos setores.

Não. Não vamos falar do Orçamento

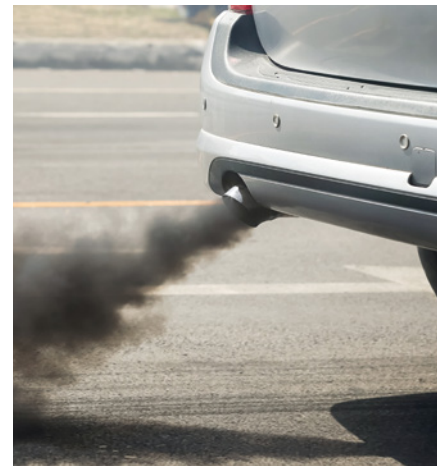
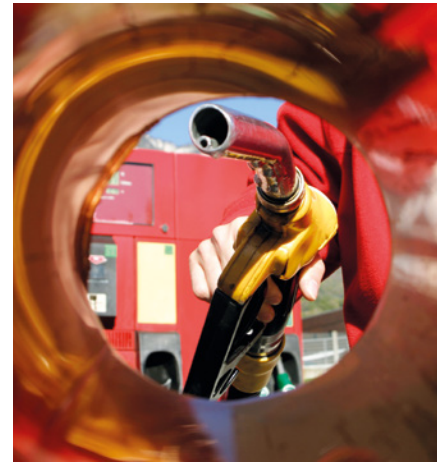


do Estado. Até deveríamos falar do Imposto Sobre Veículos (ISV) e da correção da fórmula que permitirá a redução do imposto em função da antiguidade do veículo e que põe fim à discriminação entre veículos importados e veículos adquiridos em território nacional. É certamente uma novidade que vem com este Orçamento do Estado, é também uma alteração que coloca uma pressão adicional sobre o mercado nacional de comercialização de automóveis, mas é sobretudo uma alteração que decorre da desconformidade com o Direito da União Europeia e que se impunha corrigir. E haveria que olhar igualmente aos Impostos Especiais sobre o Consumo, em particular ao Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), no âmbito do qual é proposta a isenção total de imposto para os biocombustíveis avançados desde que certificados com o Título de Biocombustível (TdB), e também para os gases de origem renovável desde que certificados com Garantia de Origem (GO) (no fundo, trata-se de um alargamento do leque de alguns produtos que já estão isentos e que visam substituir combustíveis fósseis). Já quanto aos adicionais em sede de Imposto Único de Circulação (IUC) e em sede do ISP, o que haveria a dizer não seria diferente do que já nos caberia sublinhar nos orçamentos anteriores – é mantido o adicional ao IUC por referência aos automóveis ligeiros de passageiros e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2 500 kg e que sejam a gasóleo; e é mantido

o adicional às taxas do ISP, seja para a gasolina seja para o gasóleo rodoviário e para o gasóleo colorido e marcado, que é consignado ao fundo financeiro de carácter permanente até ao limite máximo de 30.000.000 euros anuais.

Mas não. Não vamos falar do Orçamento do Estado. Não vamos porque o orçamento, o teatro antes da proposta, o número da entrega da proposta, o «drama» artificial até à aprovação na generalidade, a maratona do debate na especialidade, os acertos na redação final, a promulgação automática pelo Presidente da República (por estes dias, um pró-forma quase dispensável) e a publicação no dia seguinte e sempre no limite do fim do ano, já não nos surpreende. E se surpreende é por pequenos detalhes que ora servem para preservar a receita, ora servem para alinhar uma mensagem simbólica (e mais política que genuinamente orçamental ou fiscal). Em tempos de pandemia, de incerteza, de exigência, em que quase todos os setores da economia estão em periclitante resistência – da restauração à hotelaria, do comércio ao setor automóvel –, valha-nos a certeza e a estabilidade que o orçamento sempre representa. Estabilidade no esforço fiscal imposto a todos os agentes, estabilidade nos novos e insidiosos impostos sobre o consumo (o ISP, o IUC, os silenciosos adicionais, entre outros), e estabilidade no debate, na aparência de dúvida e no resultado final em Diário da República.

Não. Não valerá muito a pena. Não vamos falar do Orçamento do Estado. •

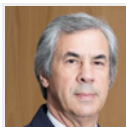


ISP continua a ser o grande angariador de receita fiscal

aos transportes públicos, com adicionais previstos em função da evolução da situação pandémica.

Parque automóvel nacional é dos mais envelhecidos e poluidores da UE

Se por um lado é positivo o investimento na renovação dos transportes públicos, o mesmo deveria ser feito em relação ao transporte individual, ao nível do incentivo ao abate, já que o parque automóvel nacional é um dos mais envelhecidos e poluidores da União Europeia.



OPINIÃO

HELDER PEDRO

Secretário-Geral ACAP

Uma oportunidade perdida

A proposta de Orçamento do Estado para 2021 é uma autêntica decepção, uma vez que não propõe a criação dos tão necessários estímulos à retoma da nossa economia. Aliás, a generalidade dos comentadores tem referido, precisamente, que este é um Orçamento que ignora, completamente, as empresas. O setor automóvel, como setor barómetro da nossa economia foi, imediatamente, um dos mais afetados, a par com o do turismo e da restauração. O mercado automóvel em Portugal, tem a segunda maior queda percentual dos vinte e sete países da União Europeia! Países como a Espanha, França ou

Itália criaram, logo no passado mês de junho, planos de incentivo ao abate de veículos em fim de vida (em conjunto com outras medidas) para estimular a procura e, simultaneamente, contribuir para a descarbonização. Estamos a falar da retirada de circulação de veículos com emissões médias de 170 gramas de CO₂, substituindo-os por veículos com emissões médias de 95 gramas! Por outro lado, o Governo estima que vai perder, este ano, 270 milhões de euros de receita de ISV (Imposto Sobre Veículos). Ora, tal como um estudo da ACAP comprova e que tivemos oportunidade de entregar ao Governo, se aquele plano fosse implementado, a queda de receita seria muito inferior e, por outro lado, as empresas poderiam manter os seus postos de trabalho. O Governo Português, mesmo com os

bons exemplos dos seus congéneres dos países que referimos, ignorou olímpicamente todas as propostas do setor automóvel numa linha de atuação que, infelizmente, tem sido apanágio deste Executivo e, com especial incidência, nos últimos dois anos! Mas o Governo, não pode ignorar um setor que contribui com 20% do total das receitas fiscais, com 25% das exportações de bens transacionáveis, que dá emprego a 180.000 pessoas e representa 32.000 empresas. Por outro lado, é de salientar, que o setor automóvel reduziu em 45% as suas emissões nos últimos dez anos e foi aquele que mais investiu no sentido de se adaptar face aos novos desafios, quer em termos ambientais quer em termos de novos conceitos de mobilidade. •



OPINIÃO

HENRIQUE SÁNCHEZ

Pte. Conselho Diretivo UVE

A Mobilidade Elétrica

A proposta de OE para 2021 no que se refere à Mobilidade Elétrica e à eletrificação dos transportes e da mobilidade dos cidadãos peca por ser pouco ambiciosa, mantendo, no essencial, os incentivos e benefícios fiscais já existentes para os particulares. Das propostas mais positivas para o desenvolvimento da Mobilidade Elétrica, da eletrificação dos transportes e da descarbonização da economia, destacamos as seguintes:

1) No que se refere aos transportes públicos de passageiros, promove dois grandes projetos de eletrificação dos transportes públicos coletivos: expansão das redes do Metropolitano de Lisboa e do Porto e aquisição dos barcos 100%

elétricos para a Transtejo.

2) Eliminação progressiva e gradual dos incentivos prejudiciais ao ambiente, como sejam as isenções associadas ao uso de combustíveis fósseis.

3) Manutenção do Programa de Incentivos à Mobilidade Elétrica na Administração Pública, com maior incidência na Administração Local no interior do País.

4) Reforço da Rede Pública de Carregamento de Veículos Elétricos em todo o território nacional, com destaque para os carregamentos rápidos.

5) Manutenção dos incentivos à aquisição de veículos ligeiros 100% elétricos, abrangendo: automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias, motociclos de duas rodas, velocípedes convencionais ou elétricos, ciclomotores elétricos que possuam homologação europeia e sujeitos a atribuição de matrícula e bicicletas de carga.

Também foi anunciada a manutenção da verba global – atualmente 4 mil€ –, para os incentivos à aquisição de um veículo elétrico, diminuindo o montante para as empresas e aumentando o respetivo montante para os particulares. Esta é uma reivindicação da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos – UVE, em virtude das empresas já usufruírem de um pacote de benefícios fiscais como a dedução do IVA e a isenção da Tributação Autónoma em sede de IRC, sendo um dos pacotes mais ambiciosos a nível europeu. Continuam insuficientes os incentivos à aquisição de um veículo elétrico pelos particulares, cujo montante de 3 mil € se situa muito abaixo da média europeia que está nos 6 mil. É um OE positivo para a Mobilidade Elétrica, mas pouco ambicioso para os particulares, num momento em que todos somos chamados a contribuir para a eletrificação da nossa mobilidade. •



acp



CORONA DE NATAL

Orçamento

Setor automóvel estagnado em 2021

Mobilidade

Maioria não abre mão do carro

Moto GP

Quanto custa correr no mundial?