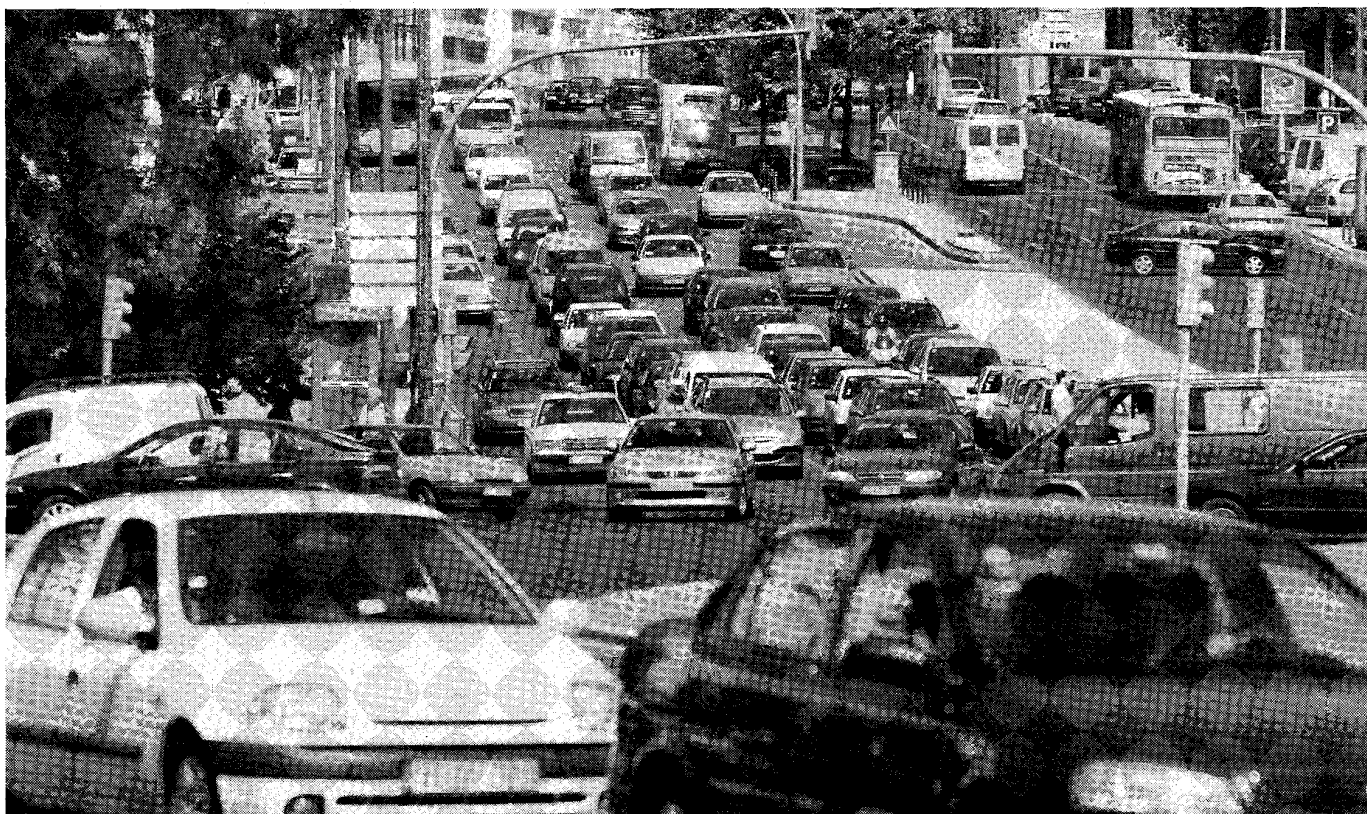


			Área: 135266 mm2		Âmbito: Nacional	
Título: Biocombustíveis e abate de veículos em fim de vida					Temática: Gestão/Economia/Negócios	GRP: 1.2
2007/04/05	SEMANARIO ECONOMICO – GUIA DO CONTRIBUINTE	Pág.1	Imagem: 1/2		Periodicidade: Sem periodicidade	Inv.: 4968.00



João Paulo Dias

O AUTOMÓVEL E O AMBIENTE: UM PROBLEMA OU UMA OPORTUNIDADE?

Biocombustíveis e “abate” de veículos em fim de vida

O Governo prossegue uma ambiciosa agenda ambiental. Em artigo assinado pelo Departamento de Direito Fiscal da sociedade de advogados PLMJ, conheça dois desses projectos governamentais, que, embora de menor dimensão, muito poderão contribuir para a melhoria ambiental. São eles a introdução dos biocombustíveis e a reformulação do apoio fiscal à destruição dos veículos em fim de vida, também conhecido por “diploma do abate”.

Título: Biocombustíveis e abate de veículos em fim de vida			Ámbito: Nacional	
2007/04/05	SEMANARIO ECONOMICO - GUIA DO CONTRIBUINTE	Pág.6	Imagem: 2/2	GRP: 1.2
				Periodicidade: Sem periodicidade

O automóvel e o ambiente: um problema ou uma oportunidade?

Departamento de Direito Fiscal PLMJ

Este Governo prossegue uma ambiciosa agenda ambiental, na qual a utilização de instrumentos fiscais assume grande relevo, devendo salientar-se como medidas mais emblemáticas a reforma da tributação do automóvel, a introdução dos biocombustíveis, entre outras.

1. A protecção do ambiente foi objecto de desenvolvido tratamento no programa do actual Governo, o que desde logo criou expectativa dos agentes económicos a legítima expectativa sobre a sua efectiva concretização. No domínio da reforma da tributação automóvel, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/2005, de 1/7 publicada no Diário da República, I Série, de 12/10/2005 veio sinalizar essa efectiva vontade reformadora do Governo, dando alento àqueles que, pelo menos desde 2001 - data em que se realizaram os últimos estudos oficiais sobre esta matéria - acreditaram ser possível reformar este sector da fiscalidade portuguesa. Com suporte na citada Resolução do Conselho de Ministros foram, então, tomadas algumas medidas, sendo constituído um Grupo de Trabalho para proceder à actualização dos estudos sobre a reforma e traçada uma orientação precisa para os trabalhos a desenvolver, elencando as áreas considera-

atribuição de quotas para o ano de 2007 às produções que beneficiarão de incentivos fiscais e, por outro lado, à reformulação do apoio fiscal à destruição dos veículos em fim de vida, também conhecido por "diploma do abate". Os leitores encontrarão de seguida uma descrição sintética destas duas iniciativas do Governo, das quais muito há a esperar se, como se deseja, forem coroadas de êxito. 2. O regime fiscal aplicável aos biocombustíveis que se destinam a ser adicionados ao gasóleo e à gasolina foi estabelecido pelo Decretos-Leis n.ºs 62/2006, de 21/3, e pelo DL n.º 66/2006, de 22/3. O referido quadro legal remeteu para portarias de regulamentação a definição dos critérios de selecção das empresas que beneficiariam da isenção, os procedimentos tendentes à formalização do processo e a fixação do montante concreto do apoio fiscal a conceder pelo Estado, dado que a isenção do Imposto sobre os produtos

tugal, a partir de matérias primas agrícolas também produzidas em território nacional, passa a constituir o critério hierarquizado em segundo lugar; ● a produção de biocombustíveis a partir de óleos alimentares usados (residuais) de origem nacional constitui o critério hierarquizado em terceiro lugar; ● a produção de biocombustíveis em Portugal, independentemente do tipo e origem da matéria prima, constitui o critério hierarquizado em quarto lugar; e ● finalmente, os biocombustíveis que sejam objecto de contratos de fornecimento válidos até ao final de 2007, independentemente do país onde sejam produzidos, constitui o quinto critério.

O Governo optou também por seleccionar os concorrentes com base nos segmentos de produção a que se candidatam, tal como hierarquizados nos pontos anteriores, só descedo de um segmento para o outro se houver quantidade de biocombustível isenta sobranter, estabelecendo-se, ainda, que dentro de cada segmento haverá lugar a rateio entre os concorrentes, se tal se revelar necessário. A quantidade de biocombustível isenta parcialmente do ISP no ano de 2007 ascende a 205 mil toneladas e será alcançada exclusivamente através de produto adicional ao gasóleo (biodiesel), não sendo, portanto, objecto de isenção qualquer quantidade de biocombustível adicional à gasolina (bioetanol). Foi também fixada em 100 mil toneladas a quantidade máxima de biocombustível, isento parcialmente do ISP, que, no ano de 2007, pode ser atribuída a cada empresa seleccionada. E, para garantir o cumprimento das obrigações assumidas no âmbito do presente processo, as empresas a que forem atribuídas, no ano de 2007, as quantidades de biocombustível isentas parcialmente do ISP ficarão obrigadas a prestar uma garantia igual a 10% do montante da respectiva isenção.

Para completar a regulamentação do quadro legal, a citada Portaria n.º 3-A/2007, de 2 de Janeiro, veio fixar em 280 euros por mil litros a isenção do ISP de que beneficiarão os biocombustíveis, pelo que estes só pagarão a título de ISP o montante que exceder este valor e que, na data actual, é de 84,41 euros (364,41 - 280,00 = 84,41). Finalmente, a Lei do OE para 2007, em vigor desde o passado dia 1 de Janeiro, fixou em 40 mil toneladas a quantidade de biocombustível, produzida por "pequenos produtores dedicados", que beneficiará de isenção total do ISP em 2007.

3. Por seu turno, o incentivo fiscal ao abate dos veículos em fim de vida foi criado pelo DL n.º 292-A/2000, de 15/11, na esteira das políticas fiscais com preocupações ambientais que vinham sendo prosseguidas por outros Estados-membros, como a Espanha, a França ou a Itália.

Tendo surgido numa conjuntura financeira difícil, no que se refere às receitas fiscais do Estado, o quadro legal criado, para facilitar o abate das viaturas em fim de vida, habitualmente designado por "regime fiscal do abate", assumiu, desde o início, um carácter

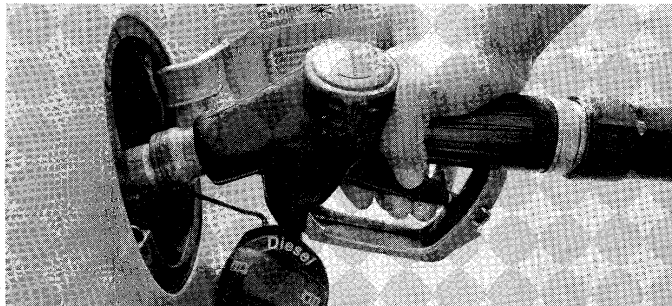
temporário, que ainda hoje se mantém, uma vez que a sua vigência vem sendo sucessivamente prorrogada anualmente. Apesar das melhorias que, ao longo destes anos, lhe foram introduzidas, o regime fiscal do abate nunca se libertou das excessivas preocupações de controlo documental que estiveram na sua génese, podendo afirmar-se terem sido estas as principais responsáveis pelo seu fracasso, que pode ser medido pelo facto de, ao longo dos seis anos de vigência não ter abrangido mais de 37.000 veículos, cifra irrisória se tivermos em conta que, em cada ano, são matriculadas mais de 250.000 viaturas sujeitas ao imposto automóvel. Visando a simplificação do quadro legal vigente, o recente DL n.º 33/2007, de 15/2, introduziu alterações significativas nesta matéria, sendo de salientar as seguintes:

- o requerente do benefício fiscal só necessita de ser titular da propriedade da viatura a abater durante seis meses, sendo tal período de um ano no regime anterior;
- para além dos Centros de Inspecção de Veículos, as viaturas a abater passam também a poder ser entregues nos agora criados Centros de Recepção ou nos Operadores de Desmantelamento;
- deixou de ser necessário que a viatura a abater se desloque pelos seus próprios meios até ao CIV/CR/OD, sendo, contudo, necessário que possua todos os seus componentes;
- deixou também de ser necessária a emissão pela Direcção-Geral de Viação da "autorização de destruição".
- o certificado de desmantelamento continua a ser emitido pelo Operador de Desmantelamento.

Mas, para além das alterações agora introduzidas, mantiveram-se as outras características deste incentivo fiscal, das quais salientamos as seguintes:

- o apoio fiscal é de 1000 (mil) euros se a viatura a abater tiver mais de 10 anos de uso;
- se a viatura a abater tiver mais de 15 anos de uso, o apoio fiscal é majorado para 1250 (mil e duzentos e cinquenta) euros;
- para que exista apoio fiscal é necessário que o proprietário da viatura a abater adquira uma viatura nova sujeita a imposto automóvel;
- o apoio fiscal é obrigatoriamente concretizado através do abate da importância respectiva ao imposto automóvel a pagar pela viatura nova adquirida; e
- cada viatura nova adquirida só pode ser objecto de um único apoio fiscal.

Em face das simplificações a que acima se aludiu, parece, finalmente, estarem criadas as condições apropriadas para que sejam atingidos os resultados que, desde o ano de 2001, são esperados e que, por exemplo, na vizinha Espanha, com um apoio fiscal da mesma dimensão unitária, foram conseguidos logo no ano do arranque. ■



Paulo Figueiredo

das prioritárias, para a resolução das quais se propugnava uma abordagem inovadora. Nesta data, parece poder já afirmar-se que, no domínio do automóvel, este Governo prossegue uma ambiciosa agenda ambiental, na qual a utilização de instrumentos fiscais assume grande relevo, devendo salientar-se como medidas mais emblemáticas a reforma da tributação do automóvel, a introdução dos biocombustíveis e a renovação do parque automóvel, através de incentivo ao abate dos veículos em fim de vida. Enquanto se aguarda, durante os meses de Abril e Maio do corrente ano, que a Assembleia da República aprecie e aprove a proposta de lei relativa à Reforma da Tributação do Automóvel (proposta de lei n.º 118/2007), criando o Código do Imposto Sobre Veículos, em substituição do Imposto Automóvel, e o Código do Imposto Único de Circulação, em substituição do Imposto Municipal sobre Veículos, do Imposto de Camionagem e do Imposto de Circulação - matéria de enorme alcance e da qual, oportunamente, nos ocuparemos nesta coluna -, damos desde já a conhecer os dois projectos de menor dimensão, mas que, mesmo assim, muito poderão contribuir para a melhoria ambiental, projectos estes que são os que já se encontram em execução.

Referimo-nos, por um lado, à introdução dos biocombustíveis, na dimensão industrial, com a conclusão do concurso para

petrolíferos e energéticos, é apenas parcial. Assim, a Portaria n.º 1391 - A /2006, de 12 de Dezembro, veio desenvolver os critérios de selecção das empresas e regulamentar as várias fases do processo de concessão da isenção do ISP e a Portaria n.º 3-A/2007, de 2/1, fixou o valor unitário concreto do apoio fiscal concedido pelo Estado aos biocombustíveis em 2007.

Nesta fase, o legislador optou também por estabelecer a isenção do ISP somente para os biocombustíveis produzidos e consumidos no ano de 2007, deixando para uma segunda fase, que decorrerá no segundo semestre de 2007, o processo de atribuição da isenção do ISP para os biocombustíveis produzidos e consumidos entre 2008 e 2010. Relativamente aos critérios de selecção das empresas que beneficiam da isenção (parcial) do ISP relevaram os seguintes aspectos:

- a detenção de "reservas estratégicas" de biocombustível em território nacional deixou de ser critério de hierarquização dos concorrentes (cfr. cit. DL 66/2006) para passar a ser critério de admissão ao procedimento de selecção;
- a utilização de matérias primas agrícolas endógenas, designadamente as provenientes das regiões deprimidas (v.g. Resolução do Conselho de Ministros n.º 11/2004, de 22/1), passa a ser o critério primordial para a selecção das empresas beneficiárias da isenção;
- a produção de biocombustíveis em Por-