

Ofício Circulado N.º: 35.141/2020	2020-12-28	Alfândegas
Entrada Geral:		Operadores
N.º Identificação Fiscal (NIF): 0		
Sua Ref.ª:		
Técnico:		

Assunto: ALTERAÇÕES DO OE/2021 EM SEDE DE ISV E BREXIT.

Considerando que a Lei do Orçamento de Estado para 2021 (Lein.º 75-B/2020) introduz alterações aos artigos 8.º e 11.º do Código do Imposto sobre Veículos (CISV);

Considerando que importa informar as alfândegas e os operadores sobre tais alterações, de forma a uniformizar a aplicação da legislação em vigor;

Divulga-se que a Lei do Orçamento de Estado para 2021 contém as seguintes alterações em sede de ISV:

1. Alteração à redação das alíneas a) e d) do n.º 1 do artigo 8.º do Código do Imposto sobre Veículos (CISV), a qual, vem determinar que seja aplicável as seguintes taxas intermédias:

- De 60% aos ligeiros de passageiros híbridos (códigos de combustível 17 e 18), desde que apresentem uma *autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km*;
- De 25% aos ligeiros de passageiros híbridos *plug-in*, (códigos de combustível 14 e 15) desde que tenham uma *autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 Km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km*.

No caso de não se verificar uma das condições, os veículos ficam sujeitos à taxa de 100% do imposto resultante da tabela A, prevista no n.º 1 do artigo 7.º do CISV.

Os veículos ligeiros de passageiros que se encontrem equipados com motores híbridos beneficiarão da taxa de 60% nos casos em que os sujeitos passivos declarem e comprovem que os veículos apresentam uma autonomia da bateria em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais CO₂ inferiores a 50 g/km. Os veículos ligeiros de passageiros *plug-in* para serem enquadrados na alínea d) do n.º 1 do art.º 8.º do CISV e beneficiarem da taxa de 25% do imposto resultante da tabela A, terão de reunir cumulativamente

os requisitos respeitantes à autonomia mínima no modo elétrico (50 km), bem como observar o limite estabelecido de emissões oficiais de CO₂ (emissões inferiores a 50 g/km).

A autonomia mínima de 50 km das baterias no modo elétrico dos veículos híbridos *plug-in* é relativa à autonomia combinada ou à autonomia em cidade, uma vez que ambas constam no certificado de conformidade, não tendo o legislador especificado qual o tipo de autonomia a considerar.

No Sistema de Fiscalidade Automóvel (SFA2), a casa 52 (Autonomia da bateria) passará a incluir as seguintes opções, consoante o tipo de combustível:

Se híbrido:

Opção 3 - Superior a 50Kms

Opção 4 - Inferior ou igual a 50kms

Se híbrido *plug-in*:

Opção 5 - Igual ou superior a 50 kms

Opção 6 - Inferior a 50 Kms

2. Foi também dada nova redação ao n.º 1 e n.º 3 do artigo 11.º do CISV

2.1 O n.º 1 do art. 11.º passará a ter a seguinte redação:

“1 - O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente ”.

TABELA D

Componente Cilindrada

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 1 ano.....	10
Mais de 1 a 2 anos	20

Mais de 2 a 3 anos	28
Mais de 3 a 4 anos	35
Mais de 4 a 5 anos	43
Mais de 5 a 6 anos	52
Mais de 6 a 7 anos	60
Mais de 7 a 8 anos	65
Mais de 8 a 9 anos	70
Mais de 9 a 10 anos	75
Mais de 10 anos	80

Componente ambiental

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 2 anos.....	10
Mais de 2 a 4 anos	20
Mais de 4 a 6 anos	28
Mais de 6 a 7 anos	35
Mais de 7 a 9 anos	43
Mais de 9 a 10 anos	52
Mais de 10 a 12 anos	60
Mais de 12 a 13 anos	65
Mais de 13 a 14 anos	70
Mais de 14 a 15 anos	75
Mais de 15 anos	80

De realçar que com esta redação o agravamento das partículas passa a ter igualmente direito às percentagens de redução referentes à componente ambiental.

2.2. No que se refere ao n.º 3 do art.º 11.º, foram introduzidos novos elementos na fórmula de cálculo do método de avaliação (também designado de método alternativo) de tributação dos veículos usados.

3 – Brexit – Tratamento a dar aos veículos oriundos do Reino Unido:

Aos veículos entrados no território nacional até 31 de dezembro de 2020 (regime transitório) e que apresentem as respetivas DAV's até ao final deste dia, é dado o tratamento idêntico ao previsto legalmente para os veículos provenientes dos restantes Estados Membros, com a diferença de que neste caso a DAV terá de ser apresentada até 31 de dezembro de 2020, já que o ISV torna-se exigível no momento da apresentação da DAV pelos particulares (alínea b) do n.º 1 do art.º 6.º do CISV) sendo que a taxa do imposto a aplicar é aquela que estiver em vigor no momento em que este se torna exigível (n.º 3 do art.º 6.º do CISV).

Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 22.º do CISV, a entrada em território nacional de veículo com matrícula de trânsito, provisória ou temporária que se encontre inválida, presume-se verificada no termo da sua validade.

Procedimentos implementados nos SFA2:

Para particulares – as DAV que sejam apresentadas a partir de 1/1/2021, relativas a veículos com proveniência do Reino Unido são tratadas como sendo de terceiro país – sem direito à redução de ano (s) de uso.

Nos casos em que a DAV seja apresentada em 2021, seja oficiosa ou por iniciativa do sujeito passivo, ainda que tenha entrado em território nacional antes de 31/12/2020, é tratada como terceiro país, sem atender a que a taxa do imposto a aplicar é aquela que estiver em vigor no momento em que este se torna exigível (n.º 3 do art.º 6.º do CISV), uma vez que por força do Brexit o veículo perdeu, entretanto, o estatuto comunitário.

Operadores registados – se PLM for apresentado em 2021 - o veículo é tratado como provindo de 3º país.

O Subdiretor-Geral