

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Despacho conjunto n.º 290/2006. — O programa do Governo assumiu como um dos objectivos para a legislatura, no âmbito da política fiscal, a reforma do Imposto Automóvel (IA) numa perspectiva de favorecimento do ambiente.

Com efeito, o IA foi um imposto criado no dealbar da entrada na Comunidade Europeia, em 1987, à luz de princípios e pressupostos válidos para a época, mas que, dado o tempo decorrido, se podem considerar manifestamente alterados.

Revelando méritos na forma como se encontra estruturado, uma vez que é pouco permeável à fraude e não exige grandes recursos humanos e técnicos, não acompanhou, todavia, todo um processo de desenvolvimento e modernização das políticas ambientais, energéticas, económicas e de transportes, ditadas pelas alterações climáticas, pelos novos processos tecnológicos de motorização e de fabrico de combustíveis e pelos modernos hábitos dos cidadãos em matéria de utilização dos meios de transporte.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/2005, de 12 de Outubro, publicada na 1.ª série-B, n.º 196, o Governo deu um primeiro passo no sentido de uma reforma da fiscalidade automóvel, tendo aprovado medidas de incentivo à utilização de veículos e tecnologias menos poluentes, por via da alteração do IA dos veículos ligeiros de passageiros, novos e usados, tendo em vista a melhoria das condições ambientais, nomeadamente pelo combate às alterações climáticas. As medidas concretas foram inseridas no OE para 2006 e começarão a vigorar a partir de 1 de Julho de 2006.

Com a constituição do presente grupo de trabalho, o Governo pretende aprofundar os estudos e submeter à discussão pública um quadro fiscal que cumpra na plenitude o respectivo programa do Governo, e que, com as devidas cautelas, vá de encontro à perspectiva comunitária expressa na proposta de directiva do Conselho respeitante às taxas sobre os veículos particulares [COM (2005) 261], de 5 de Julho de 2005.

Importa, no essencial, contrariar a excessiva oneração dos veículos automóveis no momento da sua venda e potenciar, no novo modelo de tributação, a protecção ambiental e a racionalização dos consumos energéticos.

Esta ocasião será aproveitada para, finalmente, ser aprovado um código fiscal, que harmonize e sistematize a fiscalidade automóvel, reponderando simultaneamente à luz do programa do Governo as soluções fiscais de benefício.

Nestes termos determino o seguinte:

1 — É constituído um grupo de trabalho (GT) para a reforma do IA, que funcionará no âmbito da Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais.

2 — O GT é presidido pelo director-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e integrará representantes da DGAIEC, da Direcção-Geral de Informática e Apoio aos Serviços Tributários e Aduaneiros (DGITA), da Direcção-Geral dos Impostos (DGCI), bem como dois representantes a indicar pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

3 — Na linha dos princípios acima enunciados, o GT deverá:

- a) Proceder à elaboração de um anteprojecto de reforma do IA, que tenha em conta os estudos e projectos realizados em 2001, por iniciativa do XIV Governo Constitucional, ponderando e actualizando os respectivos impactes financeiro e económico;
- b) Proceder a uma reavaliação dos pressupostos e dos limites das isenções actualmente concedidas em termos de IA;
- c) Propor as alterações ao regime do incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida consideradas adequadas para concretizar a autorização legislativa prevista na Lei do Orçamento do Estado para 2006 (artigo 50.º, n.º 8, da Lei n.º 60-A/2005, de 30 de Dezembro);
- d) Elaborar informação justificativa detalhada das opções técnicas e jurídicas que representem alteração ao que se encontra legislado;
- e) Identificar os ajustamentos legais que, face às soluções decorrentes do novo modelo de tributação, se afiguram necessários em matéria de finanças regionais e legais, bem como as projecções financeiras inerentes ao comportamento da receita.

4 — Para atingir estes objectivos, o GT deverá seguir as seguintes orientações:

4.1:

- a) Ponderar a substituição do actual IA por um modelo de tributação que transfira parte da carga fiscal para a fase da

circulação, baseado em dois impostos, sendo um com características semelhantes ao actual IA e outro com características de imposto de circulação, com a instituição de períodos de transição que minimizem eventuais perdas fiscais;

- b) Equacionar a fórmula de cálculo do imposto de matrícula com conversão da cilindrada em emissões específicas do dióxido de carbono ou de outras emissões poluentes, sendo o imposto cobrado de uma só vez;
- c) Ter em conta, no cálculo do imposto de circulação, a categoria do veículo, a cilindrada e as emissões específicas do CO₂ ou de outras emissões poluentes constantes da homologação técnica;
- d) Examinar o eventual âmbito de aplicação dos dois novos impostos aos motociclos e quadriciclos, em termos que tenham essencialmente em conta o grau poluidor;
- e) Prever que o novo sistema seja aplicável apenas aos veículos que sejam introduzidos no consumo no âmbito da sua vigência.

4.2:

- a) Assegurar a manutenção do nível de receitas fiscais actualmente geradas a partir do IA, da incidência do IVA sobre o IA, bem como do IMV;
- b) Obedecer a princípios de eficiência, eficácia e simplicidade;
- c) Recorrer, sempre que possível, a soluções electrónicas, que facilitem o cumprimento das obrigações fiscais e a fiscalização dos regimes;
- d) Prever formas de controlo e fiscalização persuasivas;
- e) Apresentar a nova legislação em forma codificada, harmonizando, sempre que possível, conceitos técnicos e jurídicos comuns aos dois impostos;
- f) Acolher, sempre que possível, as mais recentes orientações comunitárias em matéria fiscal e técnica e de circulação de veículos;
- g) Adoptar soluções integradas que permitam segurança e eficácia nas liquidações e cobranças e uma fiscalização eficiente através do envolvimento em processos de transmissão electrónica de dados e de acesso à informação, de entidades externas ao Ministério das Finanças e da Administração Pública, caso da Direcção-Geral de Viação, Direcção-Geral dos Registos e do Notariado, Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana.

5 — O GT deverá promover a audição, numa ou em mais sessões, de representantes da Associação Nacional de Municípios, bem como dos representantes, que em razão da matéria específica a abordar, sejam indicados pelos Ministros de Estado e da Administração Interna, da Justiça e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

6 — O GT pode, igualmente, manter contactos, solicitar informações e procurar obter a colaboração de quaisquer entidades públicas ou privadas, designadamente as representativas de interesses conexos com as matérias a tratar, podendo proceder à sua integração como observadores para finalidades específicas e restritas.

7 — O GT apresentará os respectivos trabalhos no prazo de 120 dias, devendo sempre que se suscitem questões estratégicas submetê-las superiormente.

31 de Janeiro de 2006. — O Ministro de Estado e das Finanças, *Fernando Teixeira dos Santos*. — O Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Despacho conjunto n.º 291/2006. — O despacho conjunto n.º 925/2005, de 20 de Outubro, previu um conjunto de medidas excepcionais destinadas a permitir uma avaliação do estado global de desenvolvimento do projecto do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, com vista à tomada de medidas destinadas a repor o equilíbrio económico e financeiro do mesmo.

Esse conjunto de medidas, de entre as quais se destaca a suspensão de decisões que impliquem a assunção de despesa adicional no projecto, que não recaiam no âmbito da gestão corrente ou que sejam impeditivas da continuidade dos trabalhos em curso, terá necessariamente uma duração limitada, sob pena de prejudicar injustificadamente o desenvolvimento do projecto.

Assim, compete agora ao Estado, no âmbito da linha orientadora definida no supracitado despacho conjunto, desenvolver a avaliação