



Proposta de Lei n.º 109/XV/2.^a
Aprova o Orçamento do Estado para 2024

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 109/XV/2.^a - Aprova o Orçamento do Estado para 2024:

TÍTULO II

Disposições fiscais

CAPÍTULO II

Impostos indiretos

SECÇÃO IV

Imposto sobre veículos

Artigo 158.º

Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos

Os artigos 7.º, 9.º, 10.º, 11.º, 20.º, 36.º, 45.º e 50.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«[...]

Artigo 11.º

[...]

1 — O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitária 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:

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 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
<hr/>	
2 - [...].	
3 - [...].	
4 - [...].	
5 - [...].	

[...]»

Nota Justificativa

Em 2021, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) declarou o incumprimento por parte de Portugal das regras europeias relativas à livre circulação de mercadorias, devido à forma de cobrança do Imposto Sobre os Veículos (ISV) sobre os veículos importados da União Europeia.

O TJUE declarou que o artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos (CISV), na redação introduzida pelo Orçamento do Estado para 2017, que vigorou entre 2017 e 2021, e que não incluía a componente ambiental na tabela D do artigo 11.º do CISV, consubstanciava uma violação do artigo 110.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, por levar a que o montante do imposto para os veículos importados de outros Estados-Membros fosse calculado sem tomar em consideração a sua desvalorização real.

Entretanto, no Orçamento do Estado para 2021 o Governo mudou a lei, mas manteve uma diferença entre a desvalorização em função da componente de cilindrada e da componente ambiental.

Na redação introduzida em 2021, e que vigora à data de hoje, o CISV continua a consagrar uma solução que é contrária às leis europeias, que proíbem a discriminação fiscal face a



produtos oriundos de outros países da União Europeia, sendo que o Estado Português já voltou a perder em pelo menos dois processos colocados no Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) por contribuintes que compraram veículos usados no estrangeiro.

De acordo com a decisão proferida pelo CAAD no Processo 352/2022-T, de 15 de fevereiro de 2023, “Como corolário desta decisão do TJUE, através da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, o legislador nacional introduziu nova redação no artigo 11.º do CISV, tendo passado também a existir uma redução do imposto na componente ambiental, eliminando parcialmente a violação ao artigo 110.º do TFUE. Todavia, a alteração legislativa foi insuficiente, na medida que estabeleceu taxas percentuais diferenciadas para cada uma das componentes (componente cilindrada e componente ambiental), permitindo a persistência de uma concreta discriminação entre os veículos originariamente registados em território nacional e os veículos usados provenientes de outro Estado-membro.” (negrito nosso).

De acordo com a posição do Ministério Público, expressa no Parecer n.º 110/2022, elaborado no processo n.º 84/22.0BALS do STA, “1.10 Ora, pese embora na redação do n.º 1 do artigo 11.º do CISV, introduzida pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, se tenha incluído uma taxa de desvalorização em função da componente ambiental, que não era prevista na anterior redação, que só previa a desvalorização na componente da cilindrada, essa desvalorização obedece a critérios distintos (num caso atende à “desvalorização comercial do veículo” e no outro à “vida útil média remanescente do veículo”), o que implica a utilização de taxas de desvalorização distintas, conforme se infere da Tabela D do artigo 11.º, o que em nosso entender e salvo melhor opinião dá origem a diferente carga do imposto residual no preço de venda de um veículo usado com as mesmas características, conforme seja proveniente de outro estado membro ou vendido no mercado interno.” (negrito nosso).

Face ao exposto, impõe-se que, à luz dos princípios da boa-fé e da legalidade a que o Estado deverá estar adstrito, o legislador proceda à alteração da legislação fiscal nesta matéria, de forma que cesse a cobrança de impostos pela Autoridade Tributária e Aduaneira já



considerada contrária às regras europeias, evitando-se também litígios futuros para o Estado Português nas instâncias europeias, com os decorrentes encargos financeiros.

Palácio de São Bento, 13 de novembro de 2023

Os Deputados da Iniciativa Liberal,

Carlos Guimarães Pinto

Carla Castro

Bernardo Blanco

Joana Cordeiro

João Cotrim Figueiredo

Patrícia Gilvaz

Rodrigo Saraiva

Rui Rocha