

PROPOSTA DE LEI N.º 118/X

Exposição de Motivos

A presente proposta de lei procede à reforma global da tributação automóvel portuguesa, aprovando o Código do Imposto sobre Veículos (ISV) e o Código do Imposto Único de Circulação (IUC) e abolindo, ao mesmo tempo, o imposto automóvel, o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem.

Empreende-se, assim, pela primeira vez, uma reforma global e coerente dos impostos ligados à aquisição e propriedade dos veículos automóveis, figuras marcadas ao longo do tempo por um relativo abandono, disciplinadas por textos legais sem sistemática segura, nem princípio ordenador evidente.

A reforma a que a presente proposta de lei dá corpo resulta, portanto, da necessidade imperiosa de trazer clareza e coerência a esta área do sistema fiscal e da necessidade, mais imperiosa ainda, de subordiná-la aos princípios e preocupações de ordem ambiental e energética que hoje em dia marcam a discussão da tributação automóvel.

Os dois novos impostos que agora se criam, o imposto sobre veículos e o imposto único de circulação, constituem muito mais do que o prolongamento técnico das figuras criadas nos anos 70 e 80 que os antecederam, voltadas predominantemente para a angariação da receita, indiferentes ao custo social resultante da circulação automóvel. Constituem algo diferente, figuras já do século em que vivemos, com as quais se pretende, com certeza, angariar receita pública, mas angariá-la na medida do custo que cada indivíduo provoca à comunidade.

A mensagem de que estes impostos são agora portadores é, afinal, uma mensagem de responsabilidade social, daquela responsabilidade que sempre deve haver nas sociedades livres. Para além dos compromissos internacionais e das exigências de política energética que, de modo mais urgente, nos obrigam à presente reforma, espera-se que ela contribua, por si mesma, para a transformação de mentalidades e de rotinas,

para uma percepção mais clara dos problemas do ambiente e para um equilíbrio mais sã entre o uso do transporte público e o do transporte particular.

A concretização de uma reforma tão profunda exige cuidados especiais, na revogação e adaptação de diplomas vários, bem como na fixação de regras transitórias que permitam a sua aplicação gradual e a adaptação dos operadores económicos ao novo regime fiscal a que ficam sujeitos, o que explica as disposições que encabeçam a presente proposta de lei.

A última reforma da tributação automóvel portuguesa, levada a cabo em 1987, foi motivada pela necessidade de adaptar a fiscalidade automóvel nacional às condições impostas pela adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia. Nasceu então o imposto automóvel até hoje em vigor, um imposto monofásico, incidente sobre a introdução no consumo dos veículos tributáveis, que tinha por característica dominante o tomar como base tributável a respectiva cilindrada.

A adopção da cilindrada como base tributável possuía as vantagens importantes da segurança e da simplicidade, permitindo o cálculo fácil do imposto pela Administração e pelos operadores do sector, sendo largamente impermeável à fraude, pois a cilindrada constitui uma característica dos veículos que dificilmente se pode manipular.

Concebido deste modo, o imposto automóvel veio a conhecer um crescimento muito importante no final dos anos 80 e ao longo dos anos 90, à medida que o crescimento do poder de compra dos portugueses alimentou o alargamento rápido do parque automóvel nacional. O imposto automóvel passou então a representar uma parcela importante do encaixe tributário do Estado Português, só nos últimos anos se sentindo alguma estagnação na receita, justificada pela conjuntura económica, pela progressiva saturação do parque e pelo esgotamento da capacidade de endividamento das famílias.

Por comparação com o imposto automóvel, é negligenciável o peso dos impostos que em Portugal incidem sobre os automóveis na fase de circulação. Nesta fase, convivem três impostos diferentes, todos eles de periodicidade anual. O imposto municipal sobre veículos, o mais importante, constitui um imposto da titularidade dos municípios, devido essencialmente pelos automóveis ligeiros de passageiros e cuja base tributável é constituída pela respectiva cilindrada, bem como pela idade e tipo de combustível empregue. Os impostos de circulação e de camionagem são devidos essencialmente por veículos pesados de mercadorias, assentando no seu peso bruto, número de eixos e tipo

de suspensão, em conformidade com o direito comunitário aplicável neste domínio. Não existe qualquer articulação entre os três impostos, falta uma filosofia comum e são diferentes os procedimentos de liquidação e cobrança.

Desde há já alguns anos que se sentia a necessidade de alterar o figurino do imposto automóvel. O progresso que a teoria e a prática da tributação ambiental têm conhecido nos últimos tempos permite que se vá mais longe neste campo, instituindo um modelo de maior apuro técnico e coerência interna, no qual se acolham as soluções inovadoras que no plano internacional se têm proposto e ensaiado com sucesso.

O primeiro passo na concretização de uma reforma desta natureza materializou-se logo na Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2006, por meio da qual o imposto automóvel, mantendo embora o seu figurino essencial, passou a integrar na sua base tributável uma componente de dióxido de carbono que representa cerca de 10% da receita global do imposto.

A alteração da base tributável constitui, assim, um ponto-chave da reforma que agora se empreende com a criação do novo imposto sobre veículos, cujo critério determinante passa a decorrer de indicadores da capacidade poluidora de um veículo.

A segunda linha de fundo na reforma da tributação automóvel que agora se leva a cabo está na deslocação de parte da carga fiscal do momento da aquisição para a fase da circulação. Não sendo a carga fiscal que impende em Portugal sobre o automóvel excepcionalmente elevada, quando comparada com a que existe noutros países, é excepcionalmente relevante o peso que ela assume no momento da compra, quando confrontado com o que apresenta ao longo da vida útil dos veículos tributados. Em resultado, produz-se o encarecimento dos automóveis no mercado português, a propensão para a compra de veículos parcialmente isentos de imposto ou para a compra de veículos usados matriculados originariamente noutros Estados membros da União Europeia, já em fim de vida e com equipamentos ambientais desactualizados.

Estando o encargo tributário actualmente concentrado na fase da introdução no consumo, a sua deslocação para um novo imposto único de circulação permitirá uma redução gradual dos preços de venda ao público, com a inerente renovação do parque automóvel nacional.

Com isto produz-se um todo coerente na forma e na substância e adopta-se, enfim, entre nós, um imposto sobre a circulação de veículos motorizados em consonância com o que

de mais moderno existe nos países que nos são próximos. Portugal, como a generalidade dos países europeus, confronta-se hoje em dia com graves dificuldades de política energética e ambiental, resultantes do agravamento dos preços do petróleo e do aumento imparável da taxa de motorização. A circunstância de cerca de 60% da energia consumida no País ter origem no petróleo e o facto de mais de dois terços dessa parcela respeitar ao sector dos transportes revelam uma grande dependência energética no plano internacional e uma exposição do País ao futuro incerto dos combustíveis fósseis.

Visa-se, também, com esta reforma o aprofundamento do progresso que, nos últimos tempos, se tem feito ao nível da Administração tributária, particularmente no que respeita à gestão de um sistema de informação completo, organizado e fiável. Passando a tributação automóvel a formar um todo coerente, importa eliminar custos administrativos e de cumprimento, apostando na prevenção e controlo das situações de abuso e incumprimento.

No texto introdutório de cada um dos Códigos anexos à presente proposta de lei avança-se com uma explicação mais precisa das razões que justificam a substituição dos antigos impostos pelos dois impostos que agora se criam, bem como as principais opções de natureza técnico-jurídica de que são portadores

Foram ouvidas as associações de defesa do ambiente e as associações representativas do sector automóvel.

Deve ser promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, da Associação Nacional dos Municípios Portugueses e da Comissão Nacional de Protecção de Dados.

Assim:

Nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Objecto

1 - É aprovado o Código do Imposto sobre Veículos (ISV) publicado no anexo I à presente lei e que dela faz parte integrante.

- 2 - É aprovado o Código do Imposto Único de Circulação (IUC) publicado no anexo II à presente lei e que dela faz parte integrante.

Artigo 2.º

Competência para a administração dos impostos

A competência relativa à administração do Imposto sobre Veículos, abreviadamente designado por ISV, e do Imposto Único de Circulação, abreviadamente designado por IUC, cabe à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e à Direcção-Geral dos Impostos, respectivamente.

Artigo 3.º

Titularidade da receita do IUC

- 1 - É da titularidade do município de residência do sujeito passivo ou equiparado a receita gerada pelo IUC incidente sobre os veículos da categoria A, E, F e G, bem como 70% da componente relativa à cilindrada incidente sobre os veículos da categoria B, salvo se essa receita for incidente sobre veículos objecto de aluguer de longa duração ou de locação operacional, caso em que deve ser afectada ao município de residência do respectivo utilizador.
- 2 - Nas situações a que se refere a parte final do número anterior, em que não seja possível identificar o município de residência do utilizador dos veículos, a receita assim apurada é repartida pelos municípios na mesma proporção da repartição da receita total.
- 3 - É da titularidade do Estado a receita gerada pela componente do IUC relativa ao nível de emissão de dióxido de carbono incidente sobre os veículos da categoria B, bem como 30% da componente relativa à cilindrada incidente sobre os mesmos veículos.
- 4 - É ainda da titularidade do Estado a receita gerada pelo IUC incidente sobre os veículos das categorias C e D, com excepção da respeitante a veículos destas categorias que circulem nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sendo da titularidade destas a receita de IUC gerada nos respectivos territórios.

Artigo 4.º

Regime de salvaguarda da receita dos municípios

- 1 - A receita do imposto único de circulação e do imposto municipal sobre veículos a atribuir globalmente aos municípios em 2007, nos termos do artigo anterior, não é inferior ao valor correspondente à receita do imposto municipal sobre veículos atribuída em 2006, actualizada de 2,1%.
- 2 - Para cumprimento do disposto no número anterior, pode ser transferida uma parcela da receita gerada pelo imposto único de circulação que é da titularidade do Estado, relativa ao nível de emissões de dióxido de carbono e incidente sobre os veículos das categorias B.

Artigo 5.º

Sistemas de informação

A Direcção-Geral dos Impostos, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e a Direcção-Geral de Informática e Apoio aos Serviços Tributários e Aduaneiros celebram protocolos com o Instituto dos Registos e Notariado, I. P., o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., e com as forças da autoridade, designadamente com a Polícia de Segurança Pública e a Guarda Nacional Republicana, com vista à troca de informação necessária à liquidação e fiscalização do ISV e do IUC.

Artigo 6.º

Alteração à Lei das Finanças Locais

O artigo 10.º da Lei n.º 2/2007, de 15 de Janeiro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10.º

[...]

[...]:

- a) O produto da cobrança dos impostos a cuja receita têm direito, designadamente o imposto municipal sobre imóveis (IMI) e o imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis (IMT) e o imposto municipal sobre veículos (IMV), sem prejuízo do disposto na alínea *a*) do artigo 17.º da presente lei, bem como a parcela do produto do imposto único de circulação que lhes caiba nos termos da lei;
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- l) [...];
- m) [...].»

Artigo 7.º

Alteração ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado

Os artigos 13.º e 15.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/94, de 26 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 13.º

1 - [...]:

- a)* [...];
- b)* [...];
- c)* [...];
- d)* [...];
- e)* [...];
- f)* [...];
- g)* [...];
- h)* [...];
- i)* [...];
- j)* As importações de triciclos, cadeiras de rodas, com ou sem motor, automóveis ligeiros de passageiros ou mistos para uso próprio das pessoas com deficiência, de acordo com os condicionalismos previstos no Código do Imposto sobre Veículos, devendo o benefício ser requerido nos termos estabelecidos naquele código;
- l)* [...];
- m)* [...];
- n)* [...];
- o)* [...];

- 2 - [...].
- 3 - [...].
- 4 - [...].
- 5 - [...].
- 6 - [...].
- 7 - [...].
- 8 - [...].

Artigo 15.º

- 1 - [...].
- 2 - [...].
- 3 - [...].
- 4 - [...].

- 5 - [...].
- 6 - [...].
- 7 - [...].
- 8 - São também isentas de imposto as transmissões de triciclos, cadeiras de rodas, com ou sem motor, automóveis ligeiros de passageiros ou mistos para uso próprio de pessoas com deficiência, de acordo com os condicionalismos previstos no Código do Imposto sobre Veículos, devendo o benefício ser requerido nos termos estabelecidos naquele código.
- 9 - Se os proprietários dos veículos adquiridos com a isenção conferida pelo número anterior ou importados com isenção ao abrigo da alínea *j*) do n.º 1 do artigo 13.º pretenderem proceder à sua alienação antes de decorridos cinco anos sobre a data de aquisição ou de importação, devem pagar, junto das entidades competentes para a cobrança do imposto sobre veículos, o imposto sobre o valor acrescentado correspondente ao preço de venda, que não pode ser inferior ao que resulta da aplicação ao preço do veículo novo à data de venda, com exclusão do IVA, das percentagens referidas no n.º 2 do artigo 3.º-A do Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Junho.
- 10 - [...]»

Artigo 8.º

Alteração ao Regime Geral das Infracções Tributárias

Os artigos 73.º e 109.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 73.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

- 3 - [...].
- 4 - [...].
- 5 - [...].
- 6 - [...].
- 7 - [...].
- 8 - Autuadas as infracções previstas no presente diploma em matéria de imposto sobre os veículos e de imposto único de circulação, há lugar à apreensão ou imobilização imediata do veículo, bem como à apreensão dos documentos que titulem a respectiva circulação, até ao cumprimento das obrigações tributárias em falta.

Artigo 109.º

[...]

- 1 - [...].
- 2 - [...].
- 3 - A mesma coima é aplicável a quem:
 - a) Introduzir no consumo, utilizar ou manter a posse de veículos tributáveis sem o cumprimento das obrigações prescritas por lei;
 - b) Utilizar veículo tributável com documentos inválidos ou fora das condições prescritas por lei ou pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo ou violar o prazo de apresentação à alfândega de veículos tributáveis que se destinem a ser introduzidos no consumo ou a permanecer temporariamente em território nacional;
 - c) Utilizar veículo tributável em violação de condicionalismos ou ónus que acompanhem o reconhecimento de benefício fiscal, designadamente em matéria de alienação, aluguer, cedência a terceiros ou identificação exterior do veículo;
 - d) Transformar ou utilizar veículo tributável, mudar o chassis ou alterar o motor, desde que tais operações impliquem a sujeição a imposto ou a taxa de imposto mais elevada;

e) Obter benefício ou vantagem fiscal em veículos tributáveis por meio de falsas declarações ou por qualquer outro meio fraudulento.

4 - [Anterior n.º 3].

5 - [Anterior n.º 4].»

Artigo 9.º

Revogação de disposições do Regime Geral das Infracções Tributárias

É revogado o n.º 4 do artigo 108.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho.

Artigo 10.º

Regime transitório do ISV

- 1 - Em derrogação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Código do ISV, publicado no anexo I à presente lei, e a título transitório, a base tributável do imposto incidente sobre as autocaravanas, sobre os automóveis ligeiros de mercadorias e sobre os automóveis ligeiros de utilização mista previstos no artigo 9.º do referido Código, é exclusivamente constituída pela cilindrada.
- 2 - A partir de 1 de Janeiro de 2009, a base tributável do imposto incidente sobre a generalidade dos automóveis ligeiros de mercadorias e dos automóveis ligeiros de utilização mista é constituída, além da cilindrada, pelos respectivos níveis de emissão de dióxido de carbono, passando estes veículos a ser tributados por referência às taxas de imposto que figuram na Tabela A do Código do ISV, publicado no anexo I à presente lei, sem prejuízo da redução que lhes seja aplicável.
- 3 - Até ao final do ano de 2008, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., deve implementar os mecanismos necessários à recolha e tratamento da informação relativa aos níveis de emissão de dióxido de carbono da totalidade dos automóveis sujeitos ao ISV.

Artigo 11.º

Impostos abolidos

- 1 - A partir da entrada em vigor da presente lei considera-se abolido o imposto automóvel.
- 2 - O imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem são abolidos em 1 de Janeiro de 2008, mantendo-se a aplicação do respectivo regime legal durante o ano de 2007 em relação a todos os veículos tributáveis, com excepção dos veículos da categoria B matriculados ou registados a partir da entrada em vigor da presente lei.
- 3 - As referências ao imposto automóvel e ao imposto sobre a venda de veículos automóveis feitas pela legislação em vigor devem entender-se, após a data da sua abolição, como sendo feitas ao imposto sobre veículos.
- 4 - As referências ao imposto municipal sobre veículos e aos impostos de circulação e de camionagem feitas pela legislação em vigor devem entender-se, após a data da sua abolição, como sendo feitas às categorias do imposto único de circulação que lhes sejam correspondentes, tendo em atenção as características dos veículos tributáveis.

Artigo 12.º

Autorização de cobrança de impostos

A partir da entrada em vigor da presente lei e durante o ano de 2007, o Governo é autorizado a cobrar o imposto sobre os veículos e o imposto único de circulação constantes do Código do ISV e do Código do IUC, anexos à presente lei.

Artigo 13.º

Legislação revogada

- 1 - Com a entrada em vigor da presente lei, são revogados:
 - a) A Lei n.º 36/91, de 27 de Julho;
 - b) O Decreto-Lei n.º 371/85, de 19 de Setembro;

- c)* O Decreto-Lei n.º 471/88, de 22 de Dezembro;
 - d)* O Decreto-Lei n.º 103-A/90, de 22 de Março;
 - e)* O Decreto-Lei n.º 27/93, de 12 de Fevereiro;
 - f)* O Decreto-Lei n.º 35/93, de 13 de Fevereiro;
 - g)* O Decreto-Lei n.º 40/93, de 18 de Fevereiro;
 - h)* O Decreto-Lei n.º 56/93, de 1 de Março;
 - i)* O Decreto-Lei n.º 264/93, de 30 de Julho.
- 2 - São revogados a partir de 1 de Janeiro de 2008:
- a)* O Decreto-Lei n.º 143/78, de 12 de Junho;
 - b)* O Decreto-Lei n.º 116/94, de 3 de Maio.
- 3 - Consideram-se extintos e inaplicáveis ao ISV e ao IUC todos os benefícios fiscais relativos aos impostos abolidos nos termos da presente lei, que não sejam mantidos nos códigos aprovados pela presente lei, com excepção dos benefícios previstos pelo Decreto-Lei n.º 43/76, de 20 de Janeiro, pelo artigo 3.º da Lei n.º 36/91, de 27 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro, e pela alínea *f)* do n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 19/2003, de 20 de Junho.
- 4 - Os benefícios de carácter duradouro relativos ao imposto automóvel que tenham sido reconhecidos ao abrigo da legislação ora revogada mantêm-se em vigor até ao decurso do respectivo prazo, nos termos e condições em que foram reconhecidos e com manutenção dos ónus que lhes sejam inerentes.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

- 1 - A presente lei entra em vigor em 1 de Julho de 2007.
- 2 - O disposto no Código do IUC aprovado pela presente lei é aplicável:
- a)* A partir de 1 de Julho de 2007, no que respeita aos veículos da categoria B matriculados a partir dessa mesma data;
 - b)* A partir de 1 de Janeiro de 2008, aos restantes veículos.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Fevereiro de 2007

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

ANEXO I

CÓDIGO DO IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS

(A que se refere o n.º 1 do artigo 1.º)

Com a presente reforma global da tributação automóvel visa-se, sobretudo, alterar a filosofia e os princípios subjacentes ao quadro vigente, deixando de encarar o automóvel como uma manifestação excepcional de riqueza para passar a olhá-lo como um utensílio comum da vida moderna a que estão associados custos sociais importantes. Pretende-se, por outras palavras, devolver racionalidade e legitimidade social a estes impostos, vinculando-os ao mesmo princípio de equivalência que justifica os demais impostos especiais de consumo, aproximando o peso do imposto do encargo ambiental, viário e de sinistralidade provocado pelos contribuintes.

Para este efeito, actua-se sobretudo em duas frentes. Por um lado, na introdução de níveis de emissão de dióxido de carbono na base tributável destes impostos, e, por outro lado, na deslocação de uma parte da carga fiscal do imposto automóvel para a fase da circulação.

É, aliás, neste preciso sentido que vai a proposta de directiva apresentada em 5 de Julho de 2005 pela Comissão Europeia, relativa à harmonização dos impostos sobre os automóveis de passageiros (COM/2005/261/final), que aponta para a transferência da carga fiscal incidente sobre os automóveis para a fase da circulação e para a conversão ao dióxido de carbono de 25% da base tributável destes impostos até ao final de 2008 e de 50% dessa base tributável até ao final do ano de 2010. Por outro lado, a entrada em vigor do Protocolo de Quioto tornou urgente a necessidade de conter as emissões nacionais de gases com efeito de estufa, boa parte das quais é devida ao uso de veículos automóveis no transporte particular. Dentro e fora de Portugal, toma-se, por isso, consciência de que importa, por elementares razões de justiça, fazer com que o poluidor pague na medida do custo que traz à comunidade, para evitar que seja o todo da comunidade a fazê-lo em seu lugar.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/2005, de 12 de Outubro, que aprovou medidas de incentivo à utilização de veículos e tecnologias menos poluentes, bem como o Programa Nacional para as Alterações Climáticas de 2006, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2006, de 23 de Agosto, vieram expressamente

contemplar, entre o catálogo de medidas adicionais dirigidas ao cumprimento do Protocolo, a reforma do imposto automóvel e a integração na sua base tributável de uma componente formada pelas emissões de dióxido de carbono em valor correspondente a 60% da receita no ano de 2008, de modo a induzir os consumidores a optar por veículos menos poluentes, procurando, deste modo, fazer-se do imposto um instrumento de combate à poluição e de concretização do princípio do poluidor-pagador.

A tributação automóvel não é, nem deve ser, uma forma de tributação neutra, que deixe intocadas as escolhas de fabricantes e consumidores. Bem pelo contrário, ela deve encaminhar uns e outros no sentido da comercialização e compra dos veículos menos poluentes, pretendendo-se que a renovação do parque automóvel nacional se faça sempre no sentido que melhor convém ao aproveitamento racional dos nossos recursos naturais. A produção de custos ambientais constitui a razão de ser fundamental para a existência de impostos especiais sobre os veículos, a somar ao imposto sobre o valor acrescentado, e, por isso, a sua base de cálculo não deve estar no respectivo valor comercial mas antes na sua capacidade poluidora.

Nestes termos, o novo imposto sobre veículos leva muito mais além o primeiro passo dado pelo Governo na Lei do Orçamento do Estado para 2006, que ditou que a base tributável do imposto automóvel passasse a ser constituída também pelos níveis de emissão de dióxido de carbono dos veículos tributáveis. A alteração da base tributável constitui, assim, um ponto-chave da reforma que agora se empreende com a criação do novo imposto sobre veículos. Encontra-se hoje a ciência ainda numa fase de experimentação profunda neste campo, mas é seguro já que a cilindrada não constitui o melhor indicador da capacidade poluidora de um veículo, devendo recorrer-se para esse efeito a elementos de natureza diversa. Outro aspecto importante, em termos de impacto ambiental, que não se descarta é o relacionado com a necessidade de redução das emissões de partículas nos veículos com motores a gasóleo, atento os efeitos nefastos que ocasionam ao nível da saúde pública. Neste sentido, prevê-se a concessão de uma redução fiscal aos veículos que comprovadamente apresentem níveis de emissões reduzidos, em consonância com as recomendações da Comissão Europeia e adoptando, assim, a boa prática já seguida por alguns Estados membros.

As taxas do imposto sobre veículos são estruturadas de tal modo que a componente do dióxido de carbono possa vir a representar cerca de 30% da receita produzida no

primeiro ano de aplicação do imposto, o ano que se inicia em Julho de 2007, sendo expectável que venha a representar cerca de 60% dessa receita no segundo ano em que o imposto seja aplicado.

Os níveis de dióxido de carbono emitido por quilómetro já integram obrigatoriamente a homologação dos automóveis ligeiros de passageiros novos ao nível da Comunidade, constituindo, assim, um indicador preciso e seguro da poluição atmosférica de que são causadores. Já no tocante a outras categorias de automóveis, e nomeadamente no tocante aos automóveis ligeiros de mercadorias, falta a recolha sistemática desses dados no momento da homologação, pelo que se revela, de imediato, impossível tributá-los em sede de imposto sobre os veículos empregando como base tributável o dióxido de carbono. Prevê-se, contudo, que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., passe a recolher essa informação da generalidade dos veículos automóveis e que a partir de 1 de Janeiro de 2009 se torne possível sujeitá-los à mesma base tributável, composta pela cilindrada e pelo dióxido de carbono, que se aplica ao comum dos automóveis ligeiros de passageiros. O imposto sobre os veículos tomará, então, os seus contornos definitivos.

A segunda linha de fundo na reforma da tributação automóvel que agora se leva a cabo está na deslocação de parte da carga fiscal do momento da aquisição para a fase da circulação. O imposto sobre veículos que agora se cria apresenta, no ano da sua introdução, um peso cerca de 10% inferior ao que reveste o actual imposto automóvel, prevendo-se ulteriores reduções nos anos subsequentes, mas sempre pressupondo uma transferência desse encargo tributário para a fase de circulação.

A redução da carga fiscal no momento da aquisição não será, porém, idêntica para todos os veículos. Os veículos menos poluentes beneficiarão, em geral, de reduções de imposto superiores ao valor médio de 10%, ao mesmo tempo que os veículos mais poluentes podem ver a sua carga fiscal agravada pela presente reforma. Caberá aos consumidores fazer as suas escolhas do modo mais racional, agora na certeza de que a aquisição de um veículo mais amigo do ambiente é fiscalmente vantajosa, quer no momento inicial da compra, quer ao longo de toda a fase da circulação.

Esta deslocação da carga fiscal da fase da introdução no consumo para a fase da circulação deve ser vista como uma primeira etapa num processo que, em função da experiência adquirida na sua aplicação, poderá ser prosseguido posteriormente. O

movimento que assim se pretende efectivar obedece a um princípio de neutralidade orçamental a médio/longo prazo, não se pretendendo gerar encaixe tributário superior ao que produzem os impostos actualmente em vigor, mas simplesmente gerá-lo com maior racionalidade. Consequentemente, a manutenção, também a médio/longo prazo, da receita actualmente produzida pelo conjunto da tributação automóvel constitui um pressuposto fundamental da reforma em curso.

A aprovação de um novo Código do Imposto sobre Veículos tem ainda propósitos de carácter formal bastante relevantes. A legislação relativa ao imposto automóvel encontra-se dispersa por um conjunto de diplomas avulsos, segregados ao longo dos anos, cujo manuseamento se tornou, com o tempo, de extrema dificuldade para os serviços administrativos, para os operadores do sector e para os contribuintes. A codificação que agora se empreende tem, assim, por objectivo dar continuidade ao movimento de racionalização legislativa nesta área do sistema fiscal e harmonizar os princípios, técnicas e conceitos de que se servem estas figuras tributárias.

No que respeita à incidência objectiva, o novo imposto sobre veículos traz como principal inovação o alargamento da base de incidência a veículos que até agora não estavam sujeitos ao imposto automóvel e cuja sujeição a imposto especial no momento da compra se justifica pelos custos ambientais, viários e de sinistralidade que sempre lhes estão associados. Assim sucede com os motociclos e autocaravanas, integrados no âmbito de incidência do novo imposto, ainda que lhes sejam aplicáveis taxas de imposto menos elevadas, pelo menor custo ambiental e viário que produzem.

Outro domínio onde se procurou ir tão longe quanto possível é o da racionalização das taxas de imposto, tendo-se estabelecido apenas quatro níveis de tributação, procurando-se, assim, acorrer com as taxas reduzidas e intermédias à especificidade que certos veículos possuem, pela sua importância no tecido económico e pela sua aptidão para o transporte de mercadorias. A taxa normal, por seu lado, aplica-se à generalidade dos automóveis de passageiros e também aos automóveis de utilização mista com peso bruto inferior a 2 500 Kg.

No que respeita à incidência subjectiva do novo imposto sobre veículos, procurou aproximar-se a sua estrutura do figurino que é típico dos impostos especiais de consumo. Delimitou-se, assim, melhor a categoria do operador registado, o principal sujeito passivo do imposto, associando-lhe direitos claros e obrigações rigorosas, com

isto se construindo a mesma relação de confiança e responsabilidade que caracteriza os sujeitos passivos dos demais impostos especiais de consumo. Instituiu-se, a seu par, a categoria do operador reconhecido, uma categoria com a qual se pretende enquadrar as empresas do comércio automóvel que, não sendo representantes de quaisquer marcas nem possuindo grande dimensão, se dedicam à admissão ou importação de veículos novos e usados. Eliminam-se, assim, os constrangimentos actualmente existentes relativamente a estes operadores económicos e proporcionam-se condições para o exercício da sua actividade em condições de regularidade e sob a fiscalização da administração aduaneira.

Também no que respeita à mecânica do imposto, procurou-se trazer maior clareza e aproximação às soluções características dos impostos especiais de consumo. A fixação do facto gerador do imposto e do momento em que ele se torna exigível constituíam questões tratadas de modo impreciso no contexto do imposto automóvel, havendo agora que discipliná-las com maior rigor, para benefício da administração aduaneira e dos operadores económicos. As regras que disciplinam a introdução no consumo foram também objecto de tratamento mais cuidado, feito agora em atenção às diferentes categorias de sujeitos passivos que se estabelecem no novo imposto, procurando aproveitar a experiência recolhida pela administração aduaneira ao longo dos anos e transmitir de modo claro aos operadores as obrigações acessórias que sobre eles impendem.

Apesar das inovações de que a presente reforma é portadora, mantêm-se boa parte dos esquemas e procedimentos de isenção que acompanhavam o antigo imposto automóvel, embora objecto de adequada sistematização. A inovação neste campo está sobretudo conexa com o reforço dos mecanismos de combate à evasão e fraude fiscais, preocupação associada ao aproveitamento indevido de veículos beneficiados com isenção de imposto, e no reforço da justiça social que preside à concessão de alguns benefícios fiscais. Por isso, são introduzidos novos condicionalismos e regras de controlo no que respeita, por exemplo, às isenções associadas à transferência de residência, procurando garantir em pleno os propósitos de justiça fiscal que lhes estão subjacentes mas prevenindo, ao mesmo tempo, as práticas fraudulentas que neste campo se têm vindo a constatar. É neste preciso sentido que se generaliza o ónus da intransmissibilidade dos veículos que tenham beneficiado de isenção pelo período de

um ano subsequente ao reconhecimento do benefício e se institui, a seu lado, o ónus de pagamento do imposto residual sempre que haja a sua transmissão depois de decorrido esse primeiro ano e antes de findo o período maior de cinco anos. Na verdade, uma figura como o imposto sobre veículos é tanto mais justa e eficaz quanto mais larga for a sua base de incidência, devendo os benefícios fiscais que tomam corpo em taxas reduzidas ou isenções de imposto ser subordinados a um apertado controlo. A racionalização dos benefícios fiscais nesta área do sistema tributário vai, de resto, a par com o trabalho de racionalização que se tem levado a cabo no domínio da tributação do rendimento e do património.

Capítulo I

Princípios e regras gerais

Artigo 1.º

Princípio da equivalência

O imposto sobre veículos obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida dos custos que estes provocam nos domínios do ambiente, infra-estruturas viárias e sinistralidade rodoviária, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária.

Artigo 2.º

Incidência objectiva

1 - Estão sujeitos ao imposto os seguintes veículos:

- a)* Automóveis ligeiros de passageiros, considerando-se como tais os automóveis com peso bruto até 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, que se destinem ao transporte de pessoas;
- b)* Automóveis ligeiros de utilização mista, considerando-se como tais os automóveis com peso bruto até 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, que se destinem ao transporte, alternado ou simultâneo, de pessoas e carga;

- c) Automóveis ligeiros de mercadorias, considerando-se como tais os automóveis com peso bruto até 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, que se destinem ao transporte de carga, de caixa aberta, fechada ou sem caixa;
- d) Automóveis de passageiros com mais de 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor;
- e) Autocaravanas, considerando-se como tais os automóveis construídos de modo a incluir um espaço residencial que contenha, pelo menos, bancos e mesa, espaço para dormir, que possa ser convertido a partir dos bancos, equipamento de cozinha e instalações para acondicionamento de víveres;
- f) Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, tal como estes veículos são definidos pelo Código da Estrada.

2 - Estão excluídos da incidência do imposto os seguintes veículos:

- a) Veículos não motorizados, bem como os veículos exclusivamente eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis;
- b) Ambulâncias, considerando-se como tais os automóveis destinados ao transporte de pessoas doentes ou feridas dotados de equipamentos especiais para tal fim;
- c) Automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa aberta ou sem caixa, com peso bruto de 3 500 kg, sem tracção às quatro rodas;
- d) Automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa aberta, fechada ou sem caixa, com lotação máxima de três lugares, incluindo o do condutor, com excepção dos abrangidos pelo artigo 8.º

Artigo 3.º

Incidência subjectiva

- 1 - São sujeitos passivos do imposto os operadores registados, os operadores reconhecidos e os particulares, tal como definidos pelo presente código, que procedam à introdução no consumo dos veículos tributáveis, considerando-se como tais as pessoas em nome de quem seja emitida a declaração aduaneira de veículos ou a declaração complementar de veículos.
- 2 - São ainda sujeitos passivos do imposto as pessoas que, de modo irregular,

introduzam no consumo os veículos tributáveis.

Artigo 4.º

Base tributável

- 1 - O imposto sobre veículos possui natureza específica, sendo a sua base tributável constituída pelos seguintes elementos, tal como constantes do respectivo certificado de conformidade:
 - a) Quanto aos automóveis de passageiros, de mercadorias e de utilização mista, a cilindrada, o nível de emissão de dióxido de carbono (CO₂) relativo ao ciclo combinado de ensaios e o nível de emissões de partículas, quando aplicável;
 - b) Quanto aos motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos e autocaravanas, a cilindrada.
- 2 - Quando os veículos sujeitos a tributação em função do nível de emissão de dióxido de carbono não integrem este elemento no certificado de conformidade, as emissões a considerar como base tributável são as que resultem de medição efectiva a realizar por centro técnico legalmente autorizado.
- 3 - Para efeitos de aplicação do número anterior, as emissões de CO₂ dos veículos usados, resultantes de medição efectiva por centro técnico legalmente autorizado, cujo valor seja inferior ao constante do certificado de conformidade mais antigo do veículo da mesma marca, modelo e versão, ou, no caso deste não constar de informação disponível, de veículo similar, não são aceites para efeitos fiscais, prevalecendo o valor do certificado.

Artigo 5.º

Facto gerador

- 1 - Constitui facto gerador do imposto o fabrico, montagem, admissão ou importação dos veículos tributáveis em território nacional, que estejam obrigados à matrícula em Portugal.
- 2 - Constitui ainda facto gerador do imposto:
 - a) A atribuição de matrícula definitiva nova após o cancelamento voluntário da

matrícula nacional feito com reembolso de imposto ou qualquer outra vantagem fiscal;

- b)* A transformação de veículo que implique a sua reclassificação fiscal numa categoria a que corresponda uma taxa de imposto mais elevada ou a sua inclusão na incidência do imposto, a mudança de chassis ou a alteração do motor de que resulte um aumento de cilindrada ou das emissões de dióxido de carbono ou partículas;
- c)* A cessação ou violação dos pressupostos da isenção de imposto ou o incumprimento dos condicionalismos que lhe estejam associados;
- d)* A permanência do veículo no território nacional em violação das obrigações previstas no presente código.

3 - Para efeitos do presente código entende-se por:

- a)* «Admissão», a entrada de um veículo originário ou em livre prática noutra Estado-Membro da União Europeia em território nacional;
- b)* «Importação», a entrada de um veículo originário de país terceiro em território nacional.

4 - Sem prejuízo das obrigações declarativas previstas nos artigos 18.º e 19.º, quando, à entrada em território nacional, os veículos tributáveis forem colocados em regime de suspensão de imposto, considera-se gerado o imposto no momento em que se produza a sua saída desse regime.

Artigo 6.º

Exigibilidade

1 - Nos casos mencionados no n.º 1 do artigo anterior, o imposto torna-se exigível no momento da introdução no consumo, considerando-se esta verificada:

- a)* No momento da apresentação do pedido de introdução no consumo pelos operadores registados e reconhecidos;
- b)* No momento da apresentação da declaração aduaneira de veículos ou declaração complementar de veículos pelos particulares.

2 - Nos casos mencionados no n.º 2 do artigo anterior considera-se verificada a introdução no consumo no momento da ocorrência do facto gerador do imposto ou,

sendo este indeterminável, no momento da respectiva constatação.

- 3 - A taxa de imposto a aplicar é a que estiver em vigor no momento em que este se torna exigível.

Artigo 7.º

Taxas normais - automóveis

- 1 - A tabela A é aplicável aos automóveis de passageiros e aos automóveis ligeiros de utilização mista que não estejam previstos nos artigos 8.º e 9.º, sendo as taxas de imposto as seguintes:

TABELA A

Componente Cilindrada

| Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos) | Taxas centímetros cúbicos (em euros) | Parcela Abater (em euros) |
|---|---|---------------------------------|
| Até 1250 | 1,96 | 1350,00 |
| Mais de 1250 | 7,16 | 7850,00 |

Componente Ambiental

| Escalão de CO2 (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) | Parcela Abater (em euros) |
|--|---------------------|---------------------------------|
| Veículos a Gasolina | | |
| Até 120 | 0,95 | 0,00 |
| De 121 a 180 | 18,50 | 2106,00 |
| De 181 a 210 | 53,00 | 8316,00 |
| Mais de 210 | 60,00 | 9786,00 |
| Veículos a Gasóleo | | |
| Até 100 | 2,60 | 0,00 |

| | | |
|--------------------|--------|----------|
| De 101 a 150 | 27,00 | 2440,00 |
| De 151 a 180 | 85,00 | 11140,00 |
| Mais de 180 | 105,00 | 14740,00 |

2 - A tabela B é aplicável aos veículos referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 8.º e no artigo 9.º, nas percentagens aí previstas, sendo as taxas de imposto as seguintes:

TABELA B

Componente Cilindrada

| Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos) | Taxas por centímetros cúbicos (em euros) | Parcela a Abater (em euros) |
|---|---|-----------------------------------|
|---|---|-----------------------------------|

| | | |
|--------------------|------|---------|
| Até 1250 | 3,83 | 2473,16 |
| Mais de 1250 | 9,06 | 9010,66 |

- 3 - Os veículos ligeiros de passageiros e de utilização mista referidos no n.º 1, equipados com sistema de propulsão a gasóleo, que apresentem níveis de emissões de partículas inferiores a 0,005 g/km, constantes dos respectivos certificados de conformidade, beneficiam de uma redução de € 500 no total do montante de imposto a pagar, depois de aplicadas as reduções a que houver lugar.
- 4 - Quando da aplicação das tabelas de taxas a que se referem os n.ºs 1 e 2 resultar o apuramento de imposto inferior a €100, há lugar ao pagamento desta importância.
- 5 - A cilindrada dos automóveis movidos por motores Wankel corresponde ao dobro da cilindrada nominal, calculada nos termos do Regulamento das Homologações CE de Veículos, Sistemas e Unidades Técnicas Relativo às Emissões Poluentes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 202/2000, de 1 de Setembro.
- 6 - Nas situações previstas na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º, o montante do imposto a pagar é o que resulta da diferença entre o imposto incidente sobre o veículo após a

respectiva operação, atento o tempo de uso entretanto decorrido, e o imposto originariamente pago, excepto nos casos de mudança de chassis, em que o imposto é devido pela totalidade.

- 7 - Os veículos fabricados antes de 1960, independentemente da sua proveniência ou origem, são tributados pela Tabela B a que se refere o n.º 2, considerando as reduções decorrentes dos anos de uso mencionadas na tabela D a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º

Artigo 8.º

Taxas intermédias – automóveis

- 1 - É aplicável uma taxa intermédia, correspondente a 60% do imposto resultante da aplicação da tabela A a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, aos seguintes veículos:
- a) Automóveis ligeiros de utilização mista, com peso bruto superior a 2 500 kg e que não apresentem tracção às quatro rodas, permanente ou adaptável;
 - b) Automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível gases de petróleo liquefeito (GPL) ou gás natural;
 - c) Automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural, energia eléctrica ou solar, quer de gasolina ou gasóleo.
- 2 - É aplicável uma taxa intermédia, correspondente a 60% do imposto resultante da aplicação da tabela B a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, aos seguintes veículos:
- a) Automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa fechada, com lotação máxima de três lugares, incluindo o do condutor, e altura interior da caixa de carga, inferior a 120 cm;
 - b) Automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa fechada, com lotação máxima de três lugares, incluindo o do condutor, e tracção às quatro rodas, permanente ou adaptável.
- 3 - É aplicável uma taxa intermédia, correspondente a 30% do imposto resultante da

aplicação da tabela B a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, aos automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa aberta, ou sem caixa, com lotação superior a três lugares, incluindo o do condutor, que apresentem tracção às quatro rodas, permanente ou adaptável.

Artigo 9.º

Taxa reduzida - automóveis

É aplicável uma taxa reduzida, correspondente a 10% do imposto resultante da aplicação da tabela B a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º, aos seguintes veículos:

- a) Automóveis ligeiros de utilização mista que, cumulativamente, apresentem peso bruto superior a 2 500 kg, comprimento mínimo da caixa de carga de 145 cm, altura interior mínima da caixa de carga de 130 cm medida a partir do respectivo estrado, que deve ser contínuo, antepara inamovível, paralela à última fiada de bancos, que separe completamente o espaço destinado ao condutor e passageiros do destinado às mercadorias, e que não apresentem tracção às quatro rodas, permanente ou adaptável;
- b) Automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa aberta ou sem caixa, com lotação superior a três lugares, incluindo o do condutor e sem tracção às quatro rodas, permanente ou adaptável;
- c) Autocaravanas.

Artigo 10.º

Taxas - motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

As taxas de imposto aplicáveis aos motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos são as constantes da tabela seguinte:

TABELA C

| Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos) | Valor (em euros) |
|---|---------------------|
|---|---------------------|

| | |
|---------------------|--------|
| De 180 até 750..... | 50,00 |
| Mais de 750..... | 100,00 |

Artigo 11.º

Taxas - veículos usados

- 1 - O imposto incidente sobre veículos originários ou em livre prática nos Estados-membros da União Europeia é objecto de liquidação provisória feita em função da desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional, ponderados factores como a respectiva marca, modelo, modo de propulsão, quilometragem, estado mecânico e de conservação, atentos os valores médios que resultam das publicações de referência no sector, apresentadas pelo interessado e reduzindo-se o imposto de acordo com a tabela seguinte:

TABELA D

| Tempo de uso | Percentagem de redução |
|---------------------|------------------------|
| De 6 meses a 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 |

- 2 - Para efeitos de aplicação do número anterior, entende-se por «tempo de uso» o período decorrido desde a atribuição da primeira matrícula e respectivos documentos pela entidade competente até ao termo do prazo para apresentação da

declaração aduaneira de veículos.

- 3 - Sempre que o sujeito passivo entenda que o imposto resultante da aplicação da tabela referida no n.º 1 excede o imposto residual incorporado em veículo idêntico ou similar, introduzido no consumo no ano da primeira matrícula do veículo em apreço, pode requerer a sua avaliação ao director da alfândega no prazo de 15 dias após a apresentação da declaração aduaneira de veículos, tendo em vista a liquidação definitiva do imposto de acordo com a fórmula seguinte:

$$ISV = \frac{V \times IR}{VR}$$

VR

em que

ISV representa o montante do imposto a pagar;

V representa o valor comercial do veículo a determinar pelo director da alfândega, após avaliação concreta do seu estado de conservação, feita em função dos elementos referidos no n.º 1;

IR representa o imposto sobre veículos incidente sobre o veículo de referência no ano da primeira matrícula do veículo a tributar;

VR é o preço de venda ao público de um veículo de referência no ano da primeira matrícula do veículo a tributar, tal como declarado pelo interessado, considerando-se como tal o veículo da mesma marca, modelo e sistema de propulsão, ou, no caso de este não constar de informação disponível, de veículo similar, introduzido no mercado nacional, no mesmo ano em que o veículo a introduzir no consumo foi matriculado pela primeira vez.

- 4 - Na falta de pedido de avaliação formulado nos termos do número anterior presume-se que o sujeito passivo aceita como definitiva a liquidação do imposto feita por aplicação da tabela constante do n.º 1.
- 5 - A impugnação judicial da liquidação do imposto com o fundamento de que o respectivo montante excede o imposto residual incorporado em veículo usado idêntico ou similar introduzido no consumo no ano da primeira matrícula do veículo a que o imposto diz respeito depende de pedido prévio de avaliação do veículo apresentado nos termos do presente artigo.

Capítulo II

Estatuto dos sujeitos passivos

Artigo 12.º

Estatuto do operador registado

- 1 - Operador registado é o sujeito passivo que se dedica habitualmente à produção, admissão ou importação de veículos tributáveis em estado novo ou usado e que é reconhecido como tal pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, por meio de autorização prévia e atribuição de número de registo que o identifica nas relações que com ela mantém.
- 2 - O estatuto de operador registado confere ao sujeito passivo os seguintes direitos:
 - a) Apresentar, processar e imprimir a declaração aduaneira de veículos, na admissão ou importação de veículos, associando-lhe pedido de isenção ou redução do imposto;
 - b) Deter os veículos tributáveis em suspensão de imposto por prazo máximo de três anos depois de apresentada a declaração aduaneira de veículos;
 - c) Alienar os veículos novos a outro operador registado enquanto permaneçam em suspensão de imposto;
 - d) Apresentar a declaração aduaneira de veículos em qualquer alfândega com competência em matéria deste imposto.
- 3 - Além do que se encontra genericamente prescrito no presente código, o estatuto de operador registado implica o cumprimento das seguintes obrigações:
 - a) Comunicar à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, no prazo máximo de 30 dias, a alteração dos gerentes ou administradores, bem como qualquer outra alteração dos pressupostos subjacentes à concessão do estatuto;
 - b) Conservar as facturas e os certificados de conformidade respeitantes aos veículos objecto de declaração pelo prazo previsto na legislação aduaneira;
 - c) Apresentar os veículos tributáveis que se encontrem em regime de suspensão sempre que tal lhe seja solicitado;
 - d) Prestar-se aos varejos e outros controlos determinados pela Direcção-Geral das

Artigo 13.º

Autorização

- 1 - O estatuto de operador registado é objecto de autorização prévia pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, mediante pedido formulado pelas pessoas singulares ou colectivas interessadas, reunidos que estejam os seguintes requisitos cumulativos:
 - a) Idoneidade pessoal do requerente e dos seus gerentes e administradores, tratando-se de pessoas colectivas;
 - b) Exercício, a título principal, da actividade de comércio de veículos tributáveis;
 - c) Capital social mínimo de € 50000, ou de € 25000 quando o requerente se dedique exclusivamente ao comércio de motociclos;
 - d) Admissão ou importação de mais de 50 veículos tributáveis, novos e sem matrícula, por ano civil, ou volume anual mínimo de vendas no respectivo sector de actividade de €2000000, sendo estes requisitos de 20 veículos ou € 1000000 quando o requerente se dedique exclusivamente ao comércio de motociclos;
 - e) Inexistência de dívidas tributárias ao Estado em fase de cobrança coerciva, sem que haja reclamação graciosa, impugnação judicial, recurso judicial, oposição à execução ou pagamento em prestações com prestação de garantia.
- 2 - Entre outras circunstâncias, considera-se indicador de falta de idoneidade, o facto de a pessoa singular ou colectiva, ou de os seus gerentes ou administradores:
 - a) Terem sido condenados por crime tributário, contra a propriedade, património em geral, direitos patrimoniais ou de falsificação, ou por contra-ordenação tributária punível com coima igual ou superior a €5000;
 - b) Terem sido declarados, por sentença judicial nacional ou estrangeira, transitada em julgado, falidos ou insolventes ou responsáveis pela falência de empresas cujo domínio hajam assegurado ou de que tenham sido administradores ou gerentes.
- 3 - Os requisitos quantitativos estabelecidos no n.º 1 são reduzidos a metade sempre

que o requerente se encontre domiciliado e exerça a sua actividade nas Regiões Autónomas.

- 4 - O pedido de autorização deve ser acompanhado da seguinte documentação:
- a) Certidão do registo comercial comprovativa da sua situação jurídica;
 - b) Pacto social actualizado, tratando-se de sociedade comercial;
 - c) Certidão de registo criminal do operador ou dos sócios gerentes ou administradores, tratando-se de pessoa colectiva;
 - d) Indicação do local de armazenagem dos veículos durante o regime suspensivo.

Artigo 14.º

Revogação da autorização

- 1 - A autorização a que se refere o artigo anterior pode ser revogada por iniciativa dos interessados, mediante pedido fundamentado, ou por decisão do director-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, sempre que se comprove o incumprimento grave das obrigações constantes do presente código ou de normas complementares, sem prejuízo da instauração de processo por infracção tributária.
- 2 - A decisão de revogação é precedida de audição prévia a realizar nos termos da Lei Geral Tributária e comunicada ao interessado através de carta registada com aviso de recepção, com antecedência de 30 dias, prazo durante o qual deve ser dado um destino fiscal aos veículos que este detenha em regime suspensivo, salvo quando tenha sido determinada a sua apreensão.
- 3 - Nos casos em que haja lugar à apreensão dos veículos e à revogação da autorização em virtude da prática de infracção tributária, esta produz efeitos imediatamente após a recepção da respectiva notificação.

Artigo 15.º

Estatuto do operador reconhecido

- 1 - Operador reconhecido é o sujeito passivo que, não reunindo as condições para se constituir como operador registado, se dedica habitualmente ao comércio de veículos tributáveis e procede à sua admissão ou importação em estado novo ou

usado, sendo reconhecido como tal pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo através da atribuição de número de registo que o identifica nas relações que com ela mantém.

- 2 - O estatuto de operador reconhecido é objecto de reconhecimento pelo director de alfândega da área de residência ou sede, mediante pedido formulado pelas pessoas singulares ou colectivas interessadas, reunidos que estejam os requisitos em matéria de idoneidade pessoal, exercício da actividade de comércio de veículos tributáveis e inexistência de dívidas ao Estado a que se refere o artigo 13.º, com exclusão das alíneas *c)* e *d)* do n.º 1.
- 3 - O estatuto de operador reconhecido confere ao sujeito passivo o direito de deter os veículos tributáveis em suspensão de imposto pelo prazo máximo de seis meses depois de apresentada a declaração aduaneira de veículos, implicando o cumprimento das obrigações a que estão sujeitos os operadores registados, sob pena de revogação da autorização nos termos estabelecidos no artigo anterior.

Artigo 16.º

Particulares

Particular é todo o sujeito passivo que proceda à admissão ou importação de veículos tributáveis, em estado novo ou usado, com a finalidade principal de satisfazer as suas necessidades próprias de transporte.

Capítulo III

Introdução no consumo

Artigo 17.º

Tipos de declaração

- 1 - A introdução no consumo e liquidação do imposto incidente sobre os veículos que não possuam matrícula nacional é titulada pela declaração aduaneira de veículos (DAV).
- 2 - A liquidação do imposto incidente sobre os veículos que possuam matrícula

nacional é titulada pela declaração complementar de veículos (DCV).

- 3 - Para efeitos de matrícula, os veículos automóveis ligeiros, ainda que excluídos do imposto, os pesados e as máquinas industriais ficam sujeitos ao processamento da DAV.
- 4 - A DAV pode ser processada por transmissão electrónica de dados, nos termos a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área das Finanças.

Artigo 18.º

Introdução no consumo por operadores registados

- 1 - Os operadores registados estão obrigados à apresentação da DAV no prazo máximo de 20 dias úteis após a ocorrência do facto gerador do imposto.
- 2 - Apresentada a DAV pelos operadores registados, os veículos tributáveis permanecem em suspensão de imposto pelo período máximo de três anos, termo até ao qual deve ser apresentado o pedido de introdução no consumo ou realizada a expedição, exportação ou sujeição dos veículos a outro regime fiscal de apuramento do regime suspensivo, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 3 - Enquanto perdure a suspensão de imposto, o local de armazenagem usado pelos operadores registados é considerado como área de entreposto fiscal, não sendo permitido que os veículos usados dele saiam sem autorização expressa do director da alfândega territorialmente competente, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 4 - Os operadores registados podem requerer ao director-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo a impressão da DAV no domicílio, em termos a regulamentar por portaria do membro do Governo responsável pela área das Finanças, na condição de terem introduzido no consumo, pelo menos, 1 000 veículos no ano em que efectuem o pedido ou no ano imediatamente anterior.
- 5 - Os operadores registados que introduzam no consumo veículos usados ficam sujeitos à apresentação da documentação referida no n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 19.º

Introdução no consumo por operadores reconhecidos

- 1 - Os operadores reconhecidos estão obrigados à apresentação da DAV no prazo máximo de 20 dias úteis após a ocorrência do facto gerador do imposto;
- 2 - Apresentada a DAV pelos operadores reconhecidos, os veículos tributáveis permanecem em suspensão de imposto pelo período máximo de seis meses, termo até ao qual deve ser apresentado o pedido de introdução no consumo ou realizada a expedição, exportação ou sujeição dos veículos a outro regime fiscal de apuramento do regime suspensivo, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 3 - Enquanto perdure a suspensão de imposto, o local de armazenagem usado pelos operadores reconhecidos é considerado como área de entreposto fiscal, não sendo permitido que os veículos usados dele saiam sem autorização expressa do director da alfândega territorialmente competente, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 4 - Os operadores reconhecidos que introduzam no consumo veículos usados ficam sujeitos à apresentação da documentação referida no n.º 2 do artigo 20.º

Artigo 20.º

Introdução no consumo por particulares

- 1 - Os particulares e os sujeitos passivos que não se encontrem constituídos como operadores registados ou operadores reconhecidos estão obrigados à apresentação da DAV junto da alfândega de entrada no País ou da alfândega mais próxima do seu domicílio nos prazos seguintes:
 - a) No prazo máximo de 20 dias úteis, após a entrada do veículo em território nacional ou após a ocorrência dos factos geradores previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º;
 - b) No prazo máximo de 10 dias úteis após o termo dos regimes de admissão ou importação temporária quando, findos estes regimes, o particular opte pela introdução no consumo.

- 2 - A DAV deve ser acompanhada do certificado de matrícula estrangeiro ou de documento equivalente, de factura comercial ou de declaração de venda no caso de aquisição a particular, do certificado de conformidade, do documento de transporte e respectivo recibo de pagamento sempre que o veículo não ingresse no território nacional pelos seus próprios meios, bem como do documento comprovativo da medição efectiva do nível de emissão de dióxido de carbono por centro técnico legalmente autorizado sempre que tal elemento não conste do respectivo certificado de conformidade.

Artigo 21.º

Registo e anulação das declarações

- 1 - As alfândegas devem proceder ao registo numérico da DAV na data da sua apresentação ou, quando tal se revele impossível, no dia útil seguinte.
- 2 - Pode haver lugar a anulação da DAV já registada antes de pago ou garantido o imposto, a pedido do interessado e mediante a apresentação da DCV, quando se comprove que um veículo foi erradamente declarado para um determinado regime fiscal ou que, na sequência de circunstâncias especiais, deixou de se justificar a sujeição a esse regime.
- 3 - A DAV apresentada por operadores registados e reconhecidos pode ser anulada antes de pago ou garantido o imposto com os seguintes fundamentos:
- a) Exportação, comprovada por documento administrativo único com carimbo de saída efectiva, ou expedição, comprovada por declaração de expedição;
 - b) Afectação ao regime de admissão temporária por venda a missões diplomáticas e consulares de carreiras acreditadas em Portugal e respectivos funcionários;
 - c) Venda do veículo a pessoa que transfira a sua residência habitual de Portugal para outro país, com atribuição de matrícula de expedição ou exportação;
 - d) Destruição total, devida a caso fortuito ou de força maior, ou transformação do veículo em sucata sob controlo aduaneiro, livre de ónus ou encargos de qualquer natureza para o erário público;
 - e) Abandono a favor da fazenda pública, livre de ónus ou encargos de qualquer

natureza para o erário público, ou declaração de perda do veículo proferida por autoridade judicial ou administrativa;

- f) Furto ou roubo do veículo, devidamente participado às autoridades policiais, sem que o automóvel tenha sido encontrado e restituído ao seu proprietário no prazo de seis meses, e desde que se comprove o cancelamento da matrícula;
- g) Declaração indevida por duplicação da DAV.

- 4 - Não há lugar à anulação da DAV quando a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo tenha previamente informado o interessado da intenção de proceder a uma inspecção do veículo ou da documentação apresentada, ou depois de lhe ter sido atribuída matrícula nacional.
- 5 - A anulação da DAV previamente registada não prejudica a responsabilização penal ou contra-ordenacional pela prática de infracções tributárias.
- 6 - No caso de ter sido apresentado um pedido de benefício fiscal e de o mesmo ter sido indeferido, o interessado é notificado para, no prazo de 30 dias, solicitar a anulação da DAV e declarar o destino que pretende dar ao veículo, sob pena de introdução ilegal no consumo.

Artigo 22.º

Circulação

- 1 - As entidades que no exercício das suas competências de fiscalização detectem em circulação um veículo com matrícula estrangeira válida, provisória ou definitiva, relativamente ao qual não tenha sido apresentada atempadamente DAV, devem, independentemente do procedimento contra-ordenacional a que haja lugar, notificar o proprietário ou legítimo detentor da obrigação de proceder à sua apresentação dentro do prazo de dois dias úteis, devendo a notificação identificar o respectivo destinatário e o seu domicílio, o veículo em causa e a alfândega territorialmente competente para apresentação imediata da DAV, à qual é remetida cópia da notificação para efeitos de controlo.
- 2 - 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.

- 3 - Decorrido o prazo para apresentação da DAV e até ao termo do prazo para pagamento do imposto, é permitida a circulação em território nacional de veículos portadores de matrícula estrangeira válida, desde que acompanhados por um exemplar da DAV e conduzidos pelo proprietário ou pelo respectivo cônjuge ou unido de facto.
- 4 - O documento comprovativo do pagamento do imposto com a anotação da matrícula nacional atribuída permite a utilização sem restrições dos veículos referidos no número anterior pelo prazo de 60 dias contados desde a atribuição da matrícula.
- 5 - A emissão do certificado de matrícula e respectiva entrega ao declarante só é efectuada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., depois de se mostrarem pagas as taxas devidas.

Artigo 23.º

Abandono e venda

- 1 - Os proprietários dos veículos que, ao abrigo da alínea *e*) do n.º 3 do artigo 21.º e da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 32.º, tenham efectuado declaração de abandono a favor do Estado devem proceder à sua entrega no prazo e local indicado pelos serviços aduaneiros, constituindo a guia emitida pela entidade receptora do veículo o documento comprovativo da dispensa de pagamento do imposto.
- 2 - Os tribunais competentes, através do Ministério Público, e as autoridades administrativas, em processo de contra-ordenação, enviam à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo certidão das decisões transitadas em julgado, que tenham declarado definitivamente perdidos a favor do Estado quaisquer veículos com matrícula estrangeira ou que, possuindo matrícula nacional, se presume terem sido introduzidos ilegalmente no consumo.
- 3 - A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo deve informar a Direcção-Geral do Tesouro e Finanças da situação dos veículos, no prazo máximo de cinco dias, para que esta se pronuncie sobre o interesse da sua afectação ao parque do Estado nos termos do Decreto-Lei n.º 31/85, de 25 de Janeiro, procedendo a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo à sua venda ou comunicando à entidade que superintenda o processo que

nada obsta à venda, sempre que a Direcção-Geral do Tesouro e Finanças se pronuncie em sentido negativo.

- 4 - Quando a venda se destine à introdução no consumo e à matrícula nacional, são devidos o imposto sobre veículos, os direitos aduaneiros e os demais tributos aplicáveis, nos termos geralmente prescritos para os veículos usados, havendo lugar à tributação como sucata em sede de direitos aduaneiros sempre que a venda se destine ao desmantelamento e os veículos não se encontrem em livre prática.
- 5 - Quando o veículo não reúna as condições necessárias à sua integração no património automóvel do Estado e possua antiguidade superior a 12 anos ou quando a Direcção-Geral do Tesouro e Finanças o tenha avaliado em valor inferior a €1000, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo pode determinar a sua destruição através de operador registado habilitado a emitir certificado de destruição ou de desmantelamento qualificado, livre de ónus ou encargos de qualquer natureza para o erário público.

Artigo 24.º

Veículos não destinados a matrícula

- 1 - Os veículos que entrem em território nacional e não se destinem a ser matriculados, por se destinarem a desmantelamento, circulação ou permanência em domínio exclusivamente privado, coleccionismo ou qualquer outra razão que dispense a atribuição de matrícula nacional devem, no prazo de 10 dias úteis após a entrada em território nacional, ser objecto de apresentação simultânea de DAV e de DCV, juntando-se para o efeito os documentos originais do veículo, a reter pelas alfândegas para posterior envio ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.
- 2 - Sempre que se pretenda alterar o destino fiscal do veículo com vista à sua reexpedição ou reexportação, deve o respectivo proprietário solicitar à alfândega competente a autorização para saída do veículo do território nacional, com 10 dias de antecedência.
- 3 - Sempre que se pretenda proceder à introdução do veículo no consumo, o imposto é determinado em função das taxas em vigor no momento da apresentação originária

da DAV e da DCV, tomando-se em consideração os anos de uso que o veículo possuísse àquela data.

Capítulo IV

Liquidação, pagamento e reembolso

Artigo 25.º

Forma e prazo da liquidação

- 1 - A liquidação do imposto sobre veículos é realizada pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo com base na DAV ou na DCV, dentro dos seguintes prazos:
 - a) Na data da apresentação do pedido de introdução no consumo por operadores registados e reconhecidos;
 - b) Na data da apresentação da DAV ou DCV pelos particulares;
 - c) Nos dois dias úteis seguintes à avaliação de veículos usados prevista no n.º 3 do artigo 11.º
- 2 - A liquidação do imposto é comunicada directa e imediatamente nos casos previstos nas alíneas *a)* e *b)* do número anterior e por carta registada nos casos previstos na alínea *c)* do mesmo número.
- 3 - Os operadores registados que possuam ligação electrónica à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo consideram-se notificados da liquidação de imposto na data de apresentação do pedido de introdução no consumo.
- 4 - Sempre que o veículo tributável tenha beneficiado de isenção de imposto ou de redução de taxa, a liquidação assenta na diferença entre o imposto a pagar e aquele que já tenha sido pago ou que o deveria ser, caso não houvesse lugar à isenção ou taxa reduzida.
- 5 - Quando, em consequência de uma importação, for devido imposto, observa-se o disposto na regulamentação comunitária aplicável aos direitos aduaneiros, quer estes sejam ou não devidos, no que respeita aos prazos para cobrança a posteriori, reembolso e dispensa de pagamento.

Artigo 26.º

Liquidação oficiosa

Na falta ou atraso de liquidação imputável ao sujeito passivo ou no caso de erro, omissão, falta ou qualquer outra irregularidade que prejudique a cobrança do imposto, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo liquida-o officiosamente com base nos elementos de que disponha, notificando o sujeito passivo para, no prazo de 10 dias úteis, proceder ao respectivo pagamento.

Artigo 27.º

Pagamento

- 1 - O pagamento do imposto é efectuado no prazo de 10 dias úteis a contar da data da notificação da liquidação, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 289/88, de 24 de Agosto, para os casos de prestação de caução global.
- 2 - Decorridos 30 dias sobre o vencimento do imposto sem que se tenha efectuado o respectivo pagamento ou declaração de abandono do veículo a favor do Estado, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo procede de imediato à respectiva apreensão, promovendo procedimento contra-ordenacional por introdução irregular no consumo e emitindo certidão de dívida, a remeter ao serviço de finanças do domicílio fiscal do devedor para efeitos de cobrança coerciva.
- 3 - Os veículos tributáveis não podem ser matriculados sem que a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo tenha comunicado ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. ou às direcções regionais de transportes terrestres das Regiões Autónomas, informação comprovativa de que o imposto sobre veículos e, se for o caso, os direitos aduaneiros e o imposto sobre o valor acrescentado, se encontram pagos ou garantidos, ou de que foi reconhecida a sua isenção ou a não sujeição ao imposto sobre veículos.
- 4 - Os veículos cuja matrícula nacional tenha sido cancelada nos termos da alínea *a)* do n.º 2 do artigo 5.º, só podem voltar a ser matriculados depois de recebida a

informação fiscal a que se refere o número anterior.

- 5 - Os serviços aduaneiros enviam ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., os títulos definitivos dos veículos que tenham sido declarados para introdução no consumo, em prazo não superior a um ano.
- 6 - Os veículos que tenham sofrido transformação geradora de imposto nos termos da alínea *b)* do n.º 2 do artigo 5.º só podem ser objecto de regularização junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., após a recepção da informação a que se refere o n.º 3.
- 7 - O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., deve comunicar à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo quaisquer outras transformações geradoras de imposto de que venha a ter conhecimento.

Artigo 28.º

Reembolso por erro e duplicação da colecta

- 1 - Em caso de erro na liquidação ou de duplicação da colecta, devidamente comprovados, há lugar ao reembolso do imposto nos termos genericamente previstos pela lei tributária.
- 2 - O imposto não é objecto de reembolso quando o valor a restituir seja inferior a €30.

Artigo 29.º

Reembolso por expedição ou exportação

- 1 - Em caso de expedição ou exportação de veículos cujo imposto já tenha sido cobrado há lugar ao reembolso do imposto.
- 2 - O valor do reembolso é determinado em função do período decorrido entre a atribuição da matrícula definitiva nacional e a data da apresentação do pedido de reembolso, na seguinte medida:
 - a)* Reembolso de 75% no período de um ano;
 - b)* Reembolso de 50% no período superior a um ano mas inferior ou igual a dois anos;

- c) Reembolso de 25% no período superior a dois anos mas inferior ou igual a três anos.
- 3 - Para efeitos de reembolso do imposto, o requerente apresenta na alfândega da sua área de residência comprovativo do cancelamento da matrícula nacional, certificado de matrícula, bem como documento que comprove que o veículo foi matriculado no país de destino.
- 4 - O pedido de reembolso é apresentado no prazo máximo de um ano desde a data da expedição ou exportação e o seu deferimento depende da inexistência de dívidas tributárias ao Estado em fase de cobrança coerciva, sem que haja reclamação graciosa, impugnação judicial, recurso judicial, oposição à execução ou pagamento em prestações com prestação de garantia.
- 5 - O reembolso é efectuado após verificação do cumprimento de todos os requisitos estipulados no n.º 3, não sendo devido quando o seu valor a restituir seja inferior a € 30

Capítulo V

Regimes suspensivos

Secção I

Admissão e importação temporária

Subsecção I

Regras gerais

Artigo 30.º

Requisitos e prazo de validade

- 1 - O regime de admissão temporária faculta a permanência de veículos tributáveis matriculados noutro Estado membro da União Europeia no território nacional com suspensão de imposto por 183 dias, seguidos ou interpolados, por cada período de 12 meses, verificadas as seguintes condições cumulativas:
- a) Serem os veículos portadores de matrícula definitiva de outro Estado membro

e estarem matriculados em nome de pessoa não residente que não exerça em território nacional profissão ou actividade remunerada;

b) Serem os veículos introduzidos em território nacional pelos proprietários ou legítimos detentores.

- 2 - Os veículos objecto de admissão temporária apenas podem ser conduzidos em território nacional pelos seus proprietários, cônjuges ou unidos de facto, ascendentes e descendentes em primeiro grau ou pelos seus legítimos detentores, na condição de estas pessoas não serem residentes nem exercerem em território nacional profissão ou actividade profissional remunerada.
- 3 - Em derrogação do disposto no número anterior, é permitida a condução de veículos objecto de admissão temporária a pessoas distintas do proprietário em caso de força maior, avaria mecânica ou em virtude de contrato de prestação de serviços de condução profissional, devendo a sua circulação ser feita a coberto dos respectivos títulos definitivos.
- 4 - Os empregados de empresas de aluguer de veículos devidamente credenciados podem ser autorizados a conduzir automóveis ligeiros objecto de admissão temporária no trajecto de regresso ao Estado em que se encontram matriculados.
- 5 - Os residentes em território nacional só podem utilizar, ao abrigo do regime de admissão temporária, veículos com matrícula estrangeira nas situações previstas no presente capítulo quando para o efeito seja concedida autorização prévia da alfândega.
- 6 - Para efeitos do presente código considera-se residente a pessoa colectiva que possua sede ou estabelecimento estável no território nacional ou a pessoa singular que permaneça no território nacional por período igual ou superior a 183 dias, consecutivos ou interpolados, por ano civil, ou que aufera rendimentos do trabalho com fonte no território nacional.
- 7 - À importação temporária de veículos com matrícula de país terceiro é aplicável o disposto no Código Aduaneiro Comunitário, estabelecido pelo Regulamento (CEE) n.º 2913/92, do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, e as respectivas Disposições de Aplicação.

Artigo 31.º

Matrícula provisória

- 1 - Sem prejuízo do disposto em convenções internacionais ou das regras aplicáveis no âmbito de relações diplomáticas e consulares, os veículos matriculados em série provisória de um Estado membro da União Europeia só podem beneficiar do regime de admissão temporária pelo período máximo de 90 dias, a contar da respectiva entrada em território nacional, devendo os interessados provar a qualidade de residente noutro Estado membro e requerer na alfândega a emissão de guia de circulação.
- 2 - Os veículos portadores de matrícula de série provisória apenas podem circular em território nacional enquanto se mantiver a respectiva validade, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 3 - As entidades fiscalizadoras que detectem em circulação um veículo em violação do disposto nos números anteriores, notificam o seu proprietário ou legítimo detentor, com conhecimento à alfândega mais próxima, para que se dirija a esta no prazo de dois dias úteis a fim de ser emitida guia de circulação, sob pena de apreensão do veículo e participação da prática da infracção tributária.
- 4 - A notificação deve indicar o respectivo destinatário e o seu domicílio, o veículo em causa e a alfândega territorialmente competente para a emissão da guia.

Artigo 32.º

Apuramento do regime

- 1 - O regime de admissão ou importação temporária cessa em virtude dos seguintes factos:
 - a) Introdução no consumo;
 - b) Expedição ou exportação;
 - c) Abandono a favor do Estado, livre de ónus ou encargos de qualquer natureza para o erário público;
 - d) Destruição efectuada sob controlo aduaneiro ou devida a acidente, avaria grave ou acto criminoso, desde que estes sejam comprovados junto da Direcção-

Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e o veículo se destine a sucata;

e) Caducidade, pelo decurso do respectivo prazo, quando o presente código o estabeleça.

2 - A expedição ou exportação de veículos que tenham sido detectados em infracção pelas autoridades de fiscalização, efectua-se obrigatoriamente sob controlo aduaneiro, depois de solvida a responsabilidade contra-ordenacional.

3 - A expedição e exportação de veículos admitidos ao abrigo do artigo 36.º depende de pedido dirigido ao director-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, admitindo-se o respectivo deferimento tácito decorridos 90 dias, devendo o proprietário, em caso de exportação, apresentar à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo o Documento Administrativo Único.

Artigo 33.º

Tributação pela introdução no consumo

Sempre que os veículos em regime de admissão ou importação temporária a que se refere o presente capítulo sejam objecto de posterior introdução no consumo em território nacional, nomeadamente por serem transmitidos, em vida ou por morte, a pessoa relativamente à qual não se verifiquem os respectivos pressupostos, há lugar a tributação nos termos genericamente prescritos para os automóveis usados, sem prejuízo da responsabilidade penal ou contra-ordenacional a que haja lugar.

Subsecção II

Regras especiais

Artigo 34.º

Missões, estágios, estudos e trabalho transfronteiriço

1 - Em derrogação do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 30.º, podem beneficiar do regime de admissão temporária os veículos matriculados em série normal de outro

Estado membro por pessoas que se encontrem em Portugal em execução de missão de duração limitada, estágio ou estudo, e mantenham noutro Estado membro a sua residência e vínculos pessoais, sendo o regime fixado pelo prazo necessário à respectiva conclusão.

- 2 - Em derrogação do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 30.º, podem ainda beneficiar do regime de isenção temporária os trabalhadores transfronteiriços que residam em Espanha com o respectivo agregado familiar e que se desloquem diariamente no trajecto de ida e volta entre a sua residência e o local de trabalho, situado em localidade fronteiriça adjacente no território português, desde que o agregado familiar não disponha de habitação neste território nacional.
- 3 - O regime de admissão temporária nas condições a que se refere o número anterior é válido por períodos de 12 meses, podendo ser renovado.
- 4 - A aplicação do regime de admissão temporária às situações previstas nos n.ºs 1 e 2 depende da apresentação de pedido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, a realizar no prazo máximo de 30 dias após a entrada em território nacional, acompanhado pela documentação comprovativa dos respectivos pressupostos.

Artigo 35.º

Funcionários e agentes das Comunidades Europeias e parlamentares europeus

- 1 - Os funcionários e agentes das Comunidades Europeias e parlamentares europeus, que por razões profissionais venham estabelecer residência em Portugal, beneficiam do regime de admissão temporária relativamente a um veículo destinado a uso pessoal, adquirido no Estado membro da última residência ou no Estado membro de que são nacionais ou ainda no mercado nacional, durante o período de tempo em que exerçam funções em território nacional.
- 2 - A aplicação do regime depende da apresentação do pedido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, no prazo máximo de seis meses após o início de funções em território nacional, acompanhado de documento emitido pelas entidades competentes comprovativo da qualidade e estatuto do interessado e pelos títulos definitivos do automóvel.

- 3 - Os veículos automóveis que beneficiam deste regime circulam munidos do certificado de matrícula de veículo privilegiado emitido pelo Serviço do Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros e com matrícula dos grupos de letras CD ou FM e apenas podem ser conduzidos pelo beneficiário do regime, seu cônjuge ou unido de facto, ascendentes e descendentes directos que com ele vivam em economia comum.
- 4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, o director-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo pode autorizar que outras pessoas utilizem o veículo em caso de força maior ou em situações especiais, ou se essas pessoas se acharem vinculadas por um contrato de prestação de serviços profissionais, como condutor, ao proprietário ou legítimo detentor do veículo.
- 5 - Decorridos, pelo menos, cinco anos sobre a data de atribuição do primeiro certificado de matrícula privilegiado ao veículo, ou, decorrido prazo inferior, no caso de terem sido regularizados nos termos do artigo 33.º, os funcionários e agentes das Comunidades Europeias e parlamentares europeus, podem proceder à substituição do veículo, com suspensão de imposto, por um outro adquirido no mercado nacional ou em mercado de outro Estado membro, havendo lugar à emissão de novo certificado de matrícula e atribuição de nova matrícula pelo Serviço do Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros.
- 6 - Os funcionários e agentes das Comunidades Europeias, que residam em Portugal à data do início de funções, gozam da faculdade de uso de certificado de matrícula para o veículo de que são proprietários e podem aceder ao regime previsto no número anterior, cinco anos após esse início.
- 7 - Este regime é igualmente aplicável ao pessoal das agências europeias especializadas e das organizações internacionais inter-governamentais estabelecidas em território nacional.

Artigo 36.º

Missões diplomáticas e consulares acreditadas em Portugal e seus funcionários

- 1 - As missões diplomáticas e consulares acreditadas em Portugal e os respectivos funcionários beneficiam do regime de admissão ou importação temporária, para os

veículos de sua propriedade, incluindo os adquiridos em Portugal, em regime de reciprocidade, dentro dos seguintes limites:

- a) Para cada missão diplomática ou consular, os automóveis necessários ao seu serviço oficial, em número máximo de unidades fixado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros;
- b) Até três automóveis, para os chefes de missão diplomática;
- c) Um automóvel para cada um dos demais funcionários constantes da lista do corpo diplomático, ou o máximo de dois, no caso de funcionário casado, a viver em união de facto ou com família a seu cargo;
- d) Um automóvel para os cônsules de carreira, ou o máximo de dois, no caso de funcionário casado, a viver em união de facto ou com família a seu cargo;
- e) Um automóvel por cada funcionário administrativo ou técnico das missões diplomáticas ou dos postos consulares que não tenha em Portugal residência permanente.

- 2 - Os veículos devem ser adquiridos, admitidos ou importados temporariamente, no prazo máximo de seis meses após a chegada do interessado ao território nacional, e são registados nos Serviços do Protocolo do Ministério dos Negócios Estrangeiros em nome dos funcionários a que pertencem, considerando-se no regime enquanto se mantiverem ao serviço efectivo das entidades referidas no número anterior.
- 3 - A aplicação do regime depende da apresentação de pedido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, a realizar no prazo máximo de 30 dias após a entrada em território nacional, acompanhado pela documentação comprovativa dos respectivos pressupostos, de título definitivo do automóvel ou factura comercial, e de comprovativo de franquias emitida pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros.
- 4 - No caso de se verificar a transferência de propriedade do automóvel admitido ou importado temporariamente entre as entidades referidas no n.º 1, o número de matrícula é aquele que seja atribuído ao novo proprietário.
- 5 - Quando as pessoas mencionadas nas alíneas *b)* a *e)* do n.º 1 cessem funções em Portugal sem que se tenha verificado a transferência de propriedade prevista no número anterior, são cancelados os registos dos respectivos automóveis.

Artigo 37.º

Automóveis de aluguer

- 1 - Às empresas regularmente constituídas no território da União Europeia que se dediquem ao exercício da actividade de aluguer de automóveis matriculados em série normal de um Estado membro é autorizada a admissão temporária no território nacional de automóveis de aluguer em cumprimento dos respectivos contratos, desde que quem alugue o veículo seja uma pessoa não estabelecida nem residente em território nacional.
- 2 - Os automóveis referidos no número anterior, caso se encontrem em Portugal no termo da execução de contrato de aluguer, podem, no prazo de cinco dias após esse termo, ser realugados a pessoas residentes ou não residentes no território nacional, com vista à sua expedição ou exportação, no prazo de quatro e oito dias, respectivamente.
- 3 - No mesmo prazo de cinco dias, a que se refere o número anterior, o automóvel pode ser conduzido por trabalhador da empresa de aluguer, ainda que residente em território nacional, tendo em vista a sua devolução ao país onde se iniciou o contrato de aluguer do veículo.
- 4 - A inobservância do disposto nos números anteriores é considerada introdução ilegal no consumo e implica a apreensão imediata do veículo e a responsabilização solidária da empresa e do respectivo utilizador.

Artigo 38.º

Exposições e demonstrações

- 1 - Os veículos que ingressem em território nacional para utilização exclusiva em feiras, exposições, apresentações, corridas, treinos, testes ou demonstrações, beneficiam do regime de admissão temporária, pelo prazo máximo de 90 dias, sob responsabilidade fiscal da entidade organizadora do evento ou do proprietário.
- 2 - A aplicação do regime depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, a realizar antes da entrada em território nacional ou no prazo máximo dos 10 dias posteriores, acompanhado pela

documentação comprovativa das condições de que o regime depende.

Artigo 39.º

Uso comercial

- 1 - Mediante pedido do interessado, a admissão ou importação temporária em território nacional de automóveis ligeiros de mercadorias matriculados em série normal noutra Estado membro ou em país terceiro, para fins de uso comercial, é autorizada pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, mediante emissão de guia de circulação, desde que verificadas as seguintes condições:
 - a) Serem os veículos admitidos ou importados por pessoa estabelecida fora do território nacional, ou por sua conta;
 - b) Serem os veículos utilizados exclusivamente para serviço de transporte directo de mercadorias que se inicie ou termine fora do território nacional;
 - c) Serem observadas as disposições legais em vigor em matéria de transportes, designadamente as respeitantes ao acesso e exercício da actividade;
 - d) Estarem pagos todos os impostos periódicos sobre veículos devidos no Estado-Membro de matrícula.
- 2 - A permanência é autorizada pelo tempo estritamente necessário à realização da operação de transporte que justifica a respectiva entrada em território nacional.
- 3 - Para efeitos de aplicação do disposto na alínea a) do n.º 1, as pessoas, residentes ou não, que agem por conta de pessoa não estabelecida em território nacional, devem estar sujeitas a relação contratual de trabalho e ter sido por esta devidamente autorizadas a conduzir o veículo.

Artigo 40.º

Condições de circulação

- 1 - A circulação dos veículos a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 34.º e os artigos 37.º, 38.º e 39.º é feita a coberto de guia de circulação.
- 2 - A circulação dos veículos a que se referem os artigos 35.º e 36.º é feita ao abrigo de

certificado de matrícula de série especial, emitido pelos Serviços do Protocolo do Estado do Ministério dos Negócios Estrangeiros, sendo atribuída a estes veículos matrícula especial.

Secção II

Expedição e Exportação

Artigo 41.º

Âmbito

- 1 - A matrícula de expedição ou de exportação pode ser atribuída pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo ao veículo que possua matrícula nacional ou que seja apresentado às alfândegas sem matrícula por operador registado ou reconhecido e que se destine a ser expedido para outro Estado membro da União Europeia ou exportado para país terceiro.
- 2 - A atribuição de matrícula de expedição ou de exportação depende da apresentação de pedido do interessado à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, acompanhado da seguinte documentação:
 - a) Certificado de matrícula ou título de registo de propriedade, quando a matrícula nacional não se encontre cancelada;
 - b) Factura comercial ou documento equivalente, quando os veículos sejam objecto de expedição ou exportação com fins comerciais ou quando não tenham ainda sido matriculados em Portugal.
- 3 - A atribuição de matrícula de expedição ou exportação tem como efeito a anulação da DAV, se o imposto ainda não tiver sido pago, ou o reembolso, total ou parcial, nos termos do artigo 29.º, quando o imposto tenha sido pago.

Artigo 42.º

Veículos de ensaio

- 1 - Pode ser atribuída matrícula de expedição ou de exportação, pelo prazo de um ano e renovável uma única vez, a automóveis ligeiros fabricados em território nacional

- que se destinem a ser submetidos a testes de durabilidade em situação real de circulação, ou outros, desde que solicitadas por empresas que comprovem dispor de departamento de investigação tecnológica em Portugal e tenham tido uma facturação bruta no mercado nacional superior a €300 000 000 no ano imediatamente anterior.
- 2 - O número de veículos nas condições do número anterior não deve exceder o estritamente necessário à realização dos ensaios, não podendo, em cada momento, ultrapassar as 50 unidades, devendo a respectiva circulação processar-se nas seguintes condições, na falta das quais se considera haver introdução ilegal no consumo:
- a) Os veículos devem ser identificados com os dizeres “VEÍCULO DE ENSAIO”, inscritos de forma permanente nas partes laterais e posterior, em dimensão não inferior à da matrícula;
 - b) Os veículos apenas podem ser conduzidos por funcionários da empresa, devidamente credenciados para o efeito, ou por funcionários de empresa contratada para a realização dos referidos testes.
- 3 - Findo o prazo máximo de permanência dos veículos a que se refere o n.º 1, devem as empresas solicitar o apuramento do regime, segundo uma das modalidades previstas no artigo 32.º

Artigo 43.º

Transferência de residência

- 1 - As pessoas que transfiram a sua residência habitual de Portugal para outro país podem solicitar a atribuição de matrícula de expedição ou de exportação, desde que a transferência de residência se dê no prazo máximo de noventa dias contados desde a data da emissão do documento aduaneiro de circulação a que se refere o artigo seguinte.
- 2 - Na apresentação do pedido de atribuição de matrícula de expedição ou de exportação, o interessado deve comprovar a transferência iminente da sua residência através de contrato de trabalho, de pedido de autorização de residência noutro Estado, de contrato de arrendamento de imóvel, ou de qualquer outro meio considerado idóneo pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais

sobre o Consumo.

Artigo 44.º

Circulação e controlo

- 1 - Após a atribuição da matrícula de expedição ou de exportação e a aposição do respectivo selo de validade, a alfândega emite o documento aduaneiro de circulação com numeração sequencial, do qual consta o prazo de validade da matrícula durante o qual o automóvel pode circular em território nacional.
- 2 - O veículo ao qual tenha sido atribuída matrícula de expedição ou de exportação só pode permanecer no território nacional durante o período máximo de 90 dias e ser conduzido pelo seu titular, pelo cônjuge ou unido de facto, pelos ascendentes e descendentes em 1.º grau ou, no caso de se tratar de pessoa colectiva, por pessoa devidamente autorizada, desde que, em qualquer dos casos, não sejam residentes nem estabelecidos em território nacional.

Capítulo VI

Regimes de isenção

Secção I

Regras gerais

Artigo 45.º

Pedido de reconhecimento

- 1 - As isenções previstas no presente capítulo dependem de reconhecimento da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, mediante pedido do interessado em que se faça prova documental da verificação dos respectivos pressupostos.
- 2 - O pedido de reconhecimento deve ser apresentado nos prazos seguintes:
 - a) No prazo de seis meses a contar da data da transferência de residência ou da cessação de funções, nos casos a que se referem os artigos 58.º, 62.º e 63.º;

- b) Antes de apresentado o pedido de introdução no consumo ou pago o imposto pelo operador registado, nos casos a que se referem os artigos 51.º a 54.º, podendo o pedido ser apresentado no prazo de 30 dias após a atribuição de matrícula quando se dê a transformação de veículos que constitua facto gerador do imposto.
- 3 - As isenções previstas no presente capítulo são aplicáveis a veículos adquiridos em sistema de locação financeira desde que dos documentos do veículo conste a identificação do locatário.
- 4 - Nos casos previstos nos artigos 58.º, 62.º e 63.º, o benefício apenas é reconhecido a um automóvel ou motociclo por beneficiário.
- 5 - No caso de ter sido apresentado um pedido de benefício fiscal e de o mesmo ter sido indeferido, o interessado é notificado para, no prazo de 30 dias, declarar o destino que pretende dar ao veículo, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.
- 6 - O direito às isenções reconhecidas nos termos do presente artigo caduca no prazo de seis meses após a respectiva notificação ao interessado, devendo este, nesse prazo, exercê-lo, apresentando a DAV para efeitos de matrícula do veículo objecto de isenção.

Artigo 46.º

Circulação dos veículos

- 1 - A circulação do veículo isento em território nacional pode ser autorizada pela alfândega antes de tomada decisão sobre o seu reconhecimento, na condição de o veículo ser conduzido pelo seu proprietário, pelo cônjuge ou unido de facto ou pelos ascendentes e descendentes em primeiro grau que com ele vivam em economia comum.
- 2 - Reconhecida a isenção e antes de emitido o certificado de matrícula, o veículo isento pode circular no território nacional durante um prazo de 60 dias, contados desde a data de atribuição da matrícula nacional, a coberto de pedido de introdução no consumo do qual conste indicação da matrícula.

Artigo 47.º

Ónus de intransmissibilidade

- 1 - Os beneficiários das isenções de imposto não podem alienar, a título oneroso ou gratuito, alugar ou emprestar o automóvel objecto de isenção antes de decorrido o prazo de doze meses, contado a partir da data da atribuição da matrícula nacional, havendo de outro modo lugar à liquidação integral do imposto e a responsabilidade penal ou contra-ordenacional.
- 2 - No caso previsto no artigo 58.º, o sujeito passivo deve manter a sua residência permanente em território nacional por um período mínimo de 12 meses.
- 3 - No caso da alienação do veículo se efectuar entre o beneficiário de isenção e o sujeito que reúna todas as condições para beneficiar da mesma, com excepção dos casos de transferência de residência, o registo do veículo depende da comprovação prévia perante a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo por parte do adquirente.
- 4 - O ónus de intransmissibilidade e a sua extinção por decurso do prazo são registados nos documentos dos veículos pela autoridade competente.

Artigo 48.º

Limitação temporal

- 1 - As isenções previstas no presente código ou em legislação avulsa, só podem ser reconhecidas ao mesmo beneficiário uma vez em cada cinco anos, ou uma vez em cada 10 anos nos casos do artigo 58.º, 62.º e 63.º, contados desde a data da atribuição da matrícula nacional do automóvel ligeiro, não havendo qualquer limitação temporal relativamente às isenções a que se referem os artigos 51.º a 53.º
- 2 - Não obstante o disposto no número anterior, pode ser concedida nova isenção antes de decorrido o prazo de cinco anos aos beneficiários das isenções previstas no artigo 54.º, nas seguintes situações:
 - a) Acidente de que resultem danos irreparáveis, que determinem o cancelamento da matrícula do automóvel;
 - b) Furto ou roubo devidamente participado às autoridades policiais, sem que o

automóvel tenha sido encontrado e restituído ao seu proprietário no prazo de seis meses, e desde que se comprove o cancelamento da matrícula;

c) Inadequação do automóvel às necessidades do deficiente, devido ao agravamento comprovado da sua incapacidade, desde que não seja possível proceder à necessária adaptação do veículo.

3 - Quando haja recuperação do veículo pelas autoridades policiais nas situações a que se refere a alínea b) do número anterior, há lugar a tributação nos termos prescritos no artigo 50.º

Artigo 49.º

Transmissão por morte, de veículo isento

1 - O direito às isenções previstas no presente código é transmissível *mortis causa* caso se verifiquem no transmissário os respectivos pressupostos, aplicando-se, de outro modo, o regime prescrito no artigo seguinte.

2 - A verificação dos pressupostos da isenção para efeitos do número anterior é dispensada quando estejam em causa veículos especialmente adaptados para o transporte de deficientes que se movam apoiados em cadeiras de rodas.

Artigo 50.º

Ónus de tributação residual

1 - Sempre que os veículos que beneficiem das isenções a que se refere o presente capítulo sejam transmitidos, em vida ou por morte, e depois de ultrapassado o período de intransmissibilidade, a pessoa relativamente à qual não se verifiquem os respectivos pressupostos, há lugar a tributação em montante proporcional ao tempo em falta para o termo de cinco anos, segundo as taxas em vigor à data da concessão do benefício, ainda que a transmissão se tenha devido à cessação da respectiva actividade.

2 - A isenção concedida a veículo adquirido em regime de locação financeira não dispensa a tributação prevista no número anterior, sempre que o locatário proceda à devolução do veículo ao locador antes do fim do prazo de cinco anos, sendo ambos

solidariamente responsáveis pelo pagamento da dívida.

- 3 - O ónus de tributação residual previsto no n.º 1 do presente artigo, bem como o ónus de intransmissibilidade previsto no artigo 47.º, são registados nos documentos dos veículos pela autoridade competente, sendo nula a transmissão de veículo sobre os quais os mesmos incidam, sem prejuízo da sua extinção pelo decurso do respectivo prazo ou pelo pagamento do imposto.

Secção II

Regras especiais

Subsecção I

Funções de autoridade, utilidade pública e serviço de táxi

Artigo 51.º

Serviço de incêndio, funções de autoridade e afectação ao parque do Estado

- 1 - Estão isentos do imposto:

- a) Os veículos adquiridos para funções operacionais pela Autoridade Nacional de Protecção Civil, bem como os veículos para serviço de incêndio adquiridos pelas associações de bombeiros, incluindo os municipais;
- b) Os veículos adquiridos em estado novo, destinados às forças militares, militarizadas e de segurança, incluindo as polícias municipais, quando afectos exclusivamente ao exercício de funções de autoridade, considerando-se como tais as funções de vigilância, patrulhamento, policiamento, apoio ao serviço de inspecção e investigação e fiscalização de pessoas e bens;
- c) Os veículos declarados perdidos ou abandonados a favor do Estado e adquiridos pela Direcção-Geral do Tesouro e Finanças;
- d) Os veículos automóveis, com lotação igual ou superior a sete lugares, incluindo o do condutor, adquiridos pelos municípios e freguesias, mesmo que em sistema de *leasing*, para transporte de crianças em idade escolar do ensino básico.

- 2 - O reconhecimento da isenção prevista no número anterior depende de pedido

dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, anterior ou concomitante à apresentação do pedido de introdução no consumo, instruído com os seguintes documentos:

- a)* Declaração emitida pela Autoridade Nacional de Protecção Civil da qual conste o reconhecimento da entidade requerente e as características técnicas dos veículos, nos casos previstos na alínea *a)* do número anterior;
- b)* Declaração emitida pelos serviços respectivos que ateste o destino a que o veículo será afecto, no caso referido na alínea *b)* do número anterior;
- c)* Cópia da sentença ou decisão que determinou a perda ou abandono da viatura, bem como declaração da sua atribuição ou aquisição pela Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, no caso referido na alínea *c)* do número anterior.
- d)* Declaração emitida pelo serviço competente do município ou freguesia acompanhada de factura pró-forma identificativa da marca, modelo e versão do veículo a adquirir.

- 3 - Os veículos referidos nas alíneas *a)* e *d)* do n.º 1 devem ostentar dizeres identificadores da entidade beneficiária, inscritos de forma permanente nas partes laterais e posterior, em dimensão não inferior à da matrícula, considerando-se de outro modo haver introdução ilegal no consumo.

Artigo 52.º

Pessoas colectivas de utilidade pública e instituições particulares de solidariedade social

- 1 - Estão isentos do imposto os automóveis ligeiros de passageiros com lotação de nove lugares, incluindo o do condutor, adquiridos a título oneroso, em estado novo, por pessoas colectivas de utilidade pública e instituições particulares de solidariedade social que se destinem ao transporte colectivo em actividades de interesse público e que se mostrem adequados à sua natureza e finalidades.
- 2 - O reconhecimento da isenção prevista no presente artigo depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, anterior ou concomitante à apresentação do pedido de introdução no consumo, instruído com documento comprovativo actualizado do estatuto jurídico da

instituição e documento comprovativo da aquisição.

- 3 - Os veículos devem ostentar dizeres identificadores da entidade beneficiária, inscritos de forma permanente nas partes laterais e posterior, em dimensão não inferior à da matrícula, considerando-se, de outro modo, haver introdução ilegal no consumo.

Artigo 53.º

Táxis

- 1 - Os automóveis ligeiros de passageiros que se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra “T”), bem como ao transporte em táxi, introduzidos no consumo e que apresentem até quatro anos de uso, contados desde a atribuição da primeira matrícula e respectivos documentos, beneficiam de uma isenção correspondente a 70% do montante do imposto.
- 2 - Os veículos referidos no número anterior que se apresentem equipados com motores preparados para o consumo exclusivo, no seu sistema de propulsão, de gás de petróleo liquefeito, de gás natural ou de energia eléctrica, ou com motores híbridos que permitam o seu consumo juntamente com gasolina ou gasóleo, ficam integralmente isentos de imposto.
- 3 - A isenção prevista no número anterior é aplicável também aos veículos adaptados ao acesso e transporte de deficientes nos termos definidos regulamentarmente, por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Reabilitação, independentemente do respectivo sistema de combustão.
- 4 - O reconhecimento das isenções previstas no presente artigo depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, anterior ou concomitante à apresentação da DAV, instruído com cópia do alvará para o exercício da actividade, licença de táxi e prova da qualidade da forma societária do sujeito passivo.

Subsecção II

Pessoas com deficiência

Artigo 54.º

Conteúdo da isenção

- 1 - Estão isentos do imposto os veículos destinados ao uso próprio de pessoas com deficiência motora, maiores de 18 anos, bem como ao uso de pessoas com multideficiência profunda, de pessoas com deficiência que se movam exclusivamente apoiados em cadeiras de rodas e de pessoas com deficiência visual, qualquer que seja a respectiva idade.
- 2 - A isenção é válida apenas para os veículos novos que possuam nível de emissão de CO₂ até 160 g/km, não podendo a isenção ultrapassar o montante de €6 500.
- 3 - Quando o sujeito passivo com deficiência reúna todas as condições para beneficiar da isenção, com excepção da carta de condução, sendo tal falta devida exclusivamente à circunstância de inexistir veículo adaptado ao tipo de deficiência em que possa efectuar a aprendizagem e exame de condução, a isenção do imposto pode ser concedida para o veículo a adquirir, na condição de que seja prestada garantia do imposto sobre veículos e do imposto sobre o valor acrescentado, devendo o interessado, no prazo de um ano, provar a obtenção da mesma, sob pena de ser accionada a garantia.
- 4 - O limite relativo ao nível de emissão de CO₂ estabelecido no n.º 2 não é aplicável aos veículos especialmente adaptados ao transporte de pessoas com deficiência que se movam apoiados em cadeira de rodas, tal como estes são definidos pelo artigo seguinte, sendo as emissões de CO₂ aumentadas para 180 g/km, quando, por imposição da declaração de incapacidade, o veículo a adquirir deva possuir mudanças automáticas.

Artigo 55.º

Condições relativas ao sujeito passivo

- 1 - Para efeitos do reconhecimento da isenção prevista no artigo anterior, considera-se:

- a) «Pessoa com deficiência motora», toda aquela que, por motivo de alterações na estrutura e funções do corpo, congénitas ou adquiridas, tenha uma limitação funcional de carácter permanente, de grau igual ou superior a 60%, e apresente elevada dificuldade na locomoção na via pública sem auxílio de outrem ou recurso a meios de compensação, designadamente próteses, ortóteses, cadeiras de rodas e muletas, no caso de deficiência motora ao nível dos membros inferiores, ou elevada dificuldade no acesso ou na utilização dos transportes públicos colectivos convencionais, no caso de deficiência motora ao nível dos membros superiores;
- b) «Pessoa com multideficiência profunda», a pessoa com deficiência motora que para além de se encontrar nas condições referidas na alínea anterior, tenha uma ou mais deficiências, das quais resulte um grau de incapacidade igual ou superior a 90%, que implique acentuada dificuldade de locomoção na via pública sem auxílio de outrem ou sem recurso a meios de compensação, ou no acesso ou utilização dos transportes públicos colectivos convencionais, e que esteja comprovadamente impedido de conduzir automóveis;
- c) «Pessoa com deficiência que se mova apoiada em cadeira de rodas», a pessoa com deficiência de origem motora ou outra, de carácter permanente, com grau de incapacidade igual ou superior a 60%, cuja locomoção se faça exclusivamente através do recurso a cadeira de rodas;
- d) «Pessoa com deficiência visual», a pessoa que tenha uma alteração permanente no domínio da visão de 95%;
- e) «Pessoa com deficiência das Forças Armadas», a pessoa que seja considerada como tal nos termos do Decreto-Lei n.º 43/76, de 20 de Janeiro, e tenha um grau de incapacidade igual ou superior a 60%, independentemente da sua natureza.

2 - A percentagem de deficiência é fixada nos termos da Tabela Nacional de Incapacidades que esteja em vigor na data da sua determinação pela respectiva junta médica.

Artigo 56.º

Instrução do pedido

- 1 - O reconhecimento da isenção prevista no artigo 54.º depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, anterior ou concomitante à apresentação do pedido de introdução no consumo, acompanhado de declaração de incapacidade permanente emitida há menos de cinco anos, nos termos do Decreto-Lei n.º 202/96, de 23 de Outubro, ou de declaração idêntica emitida pelos serviços da Guarda Nacional Republicana, da Polícia de Segurança Pública ou das Forças Armadas, das quais constem os seguintes elementos:
 - a) A natureza da deficiência, tal como qualificada pelo artigo anterior;
 - b) O correspondente grau de incapacidade, nos termos da tabela referida no n.º 2 do artigo anterior, excepto no que se refere aos deficientes das Forças Armadas, relativamente aos quais o grau de incapacidade é fixado por junta médica militar ou pela forma fixada na legislação aplicável;
 - c) A comprovação da elevada dificuldade de locomoção na via pública ou no acesso ou utilização dos transportes públicos colectivos convencionais;
 - d) A inaptidão para a condução, caso exista.
- 2 - Sempre que no decurso da instrução se suscitem dúvidas quanto ao grau de incapacidade dos requerentes, os serviços aduaneiros podem obrigar à submissão das pessoas com deficiência em nome de quem foram emitidas as declarações de incapacidade a uma junta médica de verificação, notificando-os dessa intenção.
- 3 - Com a notificação referida no número anterior, devem os interessados ser informados de que, caso queiram ter acesso imediato ao benefício antes de serem conhecidos os resultados da junta médica de verificação, pode o mesmo ser reconhecido condicionalmente, desde que fique garantido o montante do imposto do veículo a legalizar, até que a Direcção-Geral da Saúde ou as autoridades regionais de saúde comuniquem o respectivo resultado.
- 4 - Dentro do prazo de caducidade do direito à liquidação do imposto, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo pode notificar as pessoas com deficiência em nome de quem foram emitidas as declarações de incapacidade referidas nos números anteriores para se submeterem a nova junta médica,

considerando-se haver introdução ilegal no consumo em caso de recusa não fundamentada.

Artigo 57.º

Condução do automóvel

- 1 - É permitida a condução do veículo da pessoa com deficiência, mediante pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo:
 - a) Independentemente de qualquer autorização, pelo cônjuge, desde que com ele viva em economia comum, ou pelo unido de facto;
 - b) Pelos ascendentes e descendentes em primeiro grau que com ele vivam em economia comum, ou por terceiro por ele designado, desde que previamente autorizados pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, e na condição da pessoa com deficiência ser um dos ocupantes.
- 2 - A restrição à condução a que se refere a alínea *b)* do número anterior, no que respeita à presença da pessoa com deficiência, não é aplicável às pessoas com deficiência profunda, às pessoas com deficiência motora cujo grau de incapacidade permanente seja igual ou superior a 80% ou, não a tendo, se desloquem em cadeiras de rodas, e às pessoas com deficiência visual, quando as deslocações não excedam um raio de 60 quilómetros da residência do beneficiário.
- 3 - Em casos excepcionais devidamente fundamentados, pode ser autorizada a deslocação sem a presença da pessoa com deficiência por distância superior à referida no número anterior, emitindo a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo uma guia de circulação para o trajecto e tempo necessários.
- 4 - No caso dos ascendentes e descendentes do beneficiário do regime serem pessoas com deficiência motora, ou a elas equiparados, habilitados com a declaração a que se refere o n.º 1 do artigo 56.º podem também eles conduzir o veículo sem quaisquer restrições, desde que devidamente autorizados pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e fazendo-se acompanhar de documento

comprovativo dessa autorização.

Subsecção III

Transferência de residência

Artigo 58.º

Transferência de residência

- 1 - Estão isentos de imposto os veículos da propriedade de pessoas, maiores de 18 anos, habilitadas a conduzir durante o período mínimo de residência, que transfiram a sua residência de um Estado membro da União Europeia ou de país terceiro para território nacional, desde que estejam reunidas as condições estabelecidas nos artigos 59.º e 60.º
- 2 - Estão ainda isentos de imposto os veículos das pessoas de nacionalidade portuguesa ou de outro Estado membro da União Europeia que tenham exercido a sua actividade noutro país, durante 24 meses e cujos rendimentos estejam sujeitos a tributação efectiva em Portugal, tendo sido:
 - a) Cooperantes;
 - b) Professores que tenham exercido funções docentes no estrangeiro em cursos ministrados em língua ou sobre cultura portuguesa, em conformidade com listas publicadas pelo respectivo departamento;
 - c) Funcionários contratados no estrangeiro para prestarem serviço em postos diplomáticos e consulares portugueses ou para representarem serviços públicos portugueses;
 - d) Funcionários de organizações internacionais de que Portugal seja parte contratante.

Artigo 59.º

Condições relativas à transferência de residência

- 1 - O reconhecimento da isenção prevista no artigo anterior depende de pedido dirigido à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo,

acompanhado de:

- a)* Comprovativo da residência noutro Estado membro da União Europeia ou em país terceiro por período de 12 meses, seguidos ou interpolados se nesse país vigorarem restrições de estada, e a respectiva transferência para Portugal, na situação prevista no n.º 1 do artigo anterior;
 - b)* Comprovativo da nacionalidade, da natureza da actividade desenvolvida noutro país e do respectivo vínculo contratual e duração, nas situações previstas no n.º 2 do artigo anterior.
- 2 - Para efeitos do disposto da alínea *a)* do número anterior e no caso de a legislação do país de proveniência estabelecer restrições de estada, tendo a residência sido fixa por períodos não consecutivos, conta-se o tempo total de permanência no país com base em certificado emitido pela entidade consular competente, não podendo cada período ser inferior a 183 dias por ano civil.
- 3 - Não se consideram residentes noutro Estado membro ou em país terceiro, as pessoas que se encontrem no estrangeiro para efeitos de estudos, estágios ou execução de funções de duração determinada até dois anos.
- 4 - Consideram-se estudos os que estejam subordinados ao programa de uma universidade ou outra instituição educacional, bem como a formação prática relacionada com esses estudos, excepto se a actividade desenvolvida for considerada como trabalho de pesquisa independente.
- 5 - Considera-se que a pessoa desempenhou funções de duração determinada noutro Estado membro ou em país terceiro, sempre que tenha estado subordinada a vínculo contratual de trabalho com pessoa residente em território nacional, tendo, em consequência, auferido remuneração e declarado rendimentos em Portugal.

Artigo 60.º

Condições relativas ao veículo

- 1 - A isenção de imposto referida no artigo 58.º só é concedida quando se verificarem, cumulativamente, as seguintes condições relativas ao veículo:
 - a)* Destinar-se a ser introduzido no consumo por ocasião da transferência de residência normal do interessado para território nacional;

- b) Ter sido adquirido no país de proveniência, ou em país onde anteriormente tenha igualmente residido o proprietário, em condições gerais de tributação e não ter beneficiado na expedição ou exportação de qualquer desagravamento fiscal, presumindo-se tal facto quando o veículo se encontre munido de uma placa de matrícula de série normal, com exclusão de toda e qualquer placa temporária;
- c) Ter sido propriedade do interessado no país de proveniência, durante pelo menos 12 meses antes da transferência de residência, contados desde a data da emissão do documento que titula a propriedade ou da data em que celebrou o contrato de locação financeira, se for o caso.

2 - Aos membros de organizações internacionais reconhecidas por Portugal, nas condições convencionalmente fixadas, aos membros das Forças Armadas dos Estados partes contratantes do Tratado do Atlântico Norte ou dos seus funcionários civis e aos funcionários abrangidos pela alínea c) do n.º 2 do artigo 58.º não é aplicável o disposto na alínea b) n.º 1 desde que tenham cessado o exercício de funções no âmbito da organização internacional ou do Tratado do Atlântico Norte ou no posto diplomático ou consular.

Artigo 61.º

Pedido de isenção

- 1 - Para efeitos do reconhecimento da isenção por transferência de residência, o requerente deve apresentar, juntamente com o pedido, os seguintes documentos:
- a) Declaração aduaneira de veículo;
 - b) Certificado de matrícula e título de registo de propriedade, se for o caso, comprovativo da propriedade do veículo;
 - c) Carta de condução válida há pelo menos 12 meses antes da transferência da residência;
 - d) Certificado de residência oficial, emitido pela entidade administrativa com competência para o controlo de habitantes ou, caso não exista, certificado consular, onde conste a data do início e cessação da residência;
 - e) Documento da vida quotidiana que ateste a residência no país de proveniência,

designadamente, recibos de renda de casa, consumo de água, electricidade, recibos de vencimento ou provas de desconto para efeitos de saúde e reforma.

- 2 - A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo pode exigir a tradução oficial de documentos estrangeiros.
- 3 - Nos casos previstos no n.º 2 do artigo 58.º, o pedido de isenção é acompanhado de documento emitido pela entidade competente que ateste o estatuto do requerente, bem como as datas de início e de cessação de funções.

Artigo 62.º

Funcionários diplomáticos e consulares portugueses

- 1 - Os funcionários diplomáticos e consulares portugueses e os funcionários cujas funções no quadro externo sejam equiparadas ao serviço diplomático, que regressem a Portugal após cessação das mesmas, beneficiam da isenção de imposto na introdução no consumo de um veículo, desde que sejam proprietários do veículo há pelo menos 12 meses antes da respectiva cessação, ou de dois veículos, no caso de serem casados e o cônjuge ou unido de facto ter acompanhado o titular do cargo no país de exercício, não podendo, neste último caso, a cilindrada acumulada ser superior a 3 500 cm³, devendo um dos veículos ficar registado em nome do cônjuge ou do unido de facto.
- 2 - O pedido de isenção é acompanhado da DAV e de certificado do Ministério dos Negócios Estrangeiros que ateste o estatuto e a categoria profissional do requerente, o tipo de missão desempenhada e a data de início e da cessação de funções no quadro externo.
- 3 - Em caso de transferência imprevisível e independente da vontade do requerente, que torne impossível o cumprimento do prazo previsto no n.º 1, é concedida a isenção desde que o requisito relativo à propriedade do automóvel se tenha verificado por período igual ou superior a seis meses.

Artigo 63.º

Funcionários, agentes das Comunidades Europeias e parlamentares europeus

- 1 - Os funcionários e agentes das Comunidades Europeias, bem como os parlamentares europeus que tendo permanecido, pelo menos, 12 meses, no exercício efectivo de funções, venham estabelecer ou restabelecer a sua residência em território nacional, após a cessação definitiva das mesmas, beneficiam de isenção de imposto sobre veículos na introdução no consumo de um veículo, desde que esse veículo:
 - a) Tenha sido adquirido no Estado da última residência do requerente, ou em Estado onde anteriormente tenha igualmente residido;
 - b) Seja propriedade do requerente há, pelo menos, 12 meses antes da transferência de residência.
- 2 - O pedido de isenção é acompanhado da DAV e de documento emitido pela entidade comunitária competente, que ateste a qualidade e o estatuto do requerente, bem como o período de exercício efectivo de funções.

Capítulo VII

Disposições finais

Artigo 64.º

Fiscalização

- 1 - Os veículos tributáveis estão sujeitos a fiscalização desde a entrada em território nacional até à regularização da sua situação fiscal.
- 2 - Estão ainda sujeitos a fiscalização os veículos que tenham beneficiado de isenção ou redução de imposto, dentro do período em que se mantenham os ónus que lhes estão associados, podendo a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, em função de critérios de risco, solicitar a especial colaboração dos postos consulares, das juntas de freguesia, dos serviços estrangeiros, dos centros de emprego e da segurança social e outros que se venham a revelar necessários à comprovação dos elementos relevantes à concessão dos benefícios.
- 3 - A fiscalização do cumprimento das disposições previstas neste código compete à

Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, à Direcção-Geral dos Impostos, ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., ao Instituto dos Registos e do Notariado, I. P., na área das respectivas atribuições, à Polícia de Segurança Pública e à Guarda Nacional Republicana, em especial à respectiva Brigada Fiscal, no que respeita à circulação dos veículos tributáveis e ao controlo da sua situação fiscal.

Artigo 65.º

Impedimento de reconhecimento do direito a benefícios fiscais

- 1 - Só podem beneficiar de isenção ou taxa reduzida de imposto sobre veículos os contribuintes que, no momento da introdução no consumo, apresentem as suas obrigações tributárias em sede de imposto sobre veículos e de imposto único de circulação integralmente satisfeitas relativamente a todos os veículos da sua propriedade e que não possuam outras dívidas tributárias ao Estado em fase de cobrança coerciva, sem que haja reclamação graciosa, impugnação judicial, recurso judicial, oposição à execução ou pagamento em prestações com prestação de garantia.
- 2 - Para efeitos do disposto no número anterior, as conservatórias do registo automóvel, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e a Direcção-Geral dos Impostos devem proceder à necessária troca de informação relativamente aos contribuintes faltosos.

Artigo 66.º

União de facto

Para efeitos da aplicação do presente Código, a prova da união de facto, reconhecida nos termos da Lei n.º 7/2001, de 11 de Maio, depende da apresentação dos seguintes documentos:

- a) Declaração emitida pela junta de freguesia atestando que os interessados residem em economia comum há mais de dois anos;

- b) Comprovação da identidade de domicílio fiscal dos interessados nos últimos dois anos;
- c) Declaração de ambos os membros da união de facto, sob compromisso de honra, de que assumem a união e que esta perdura há mais de dois anos.

ANEXO II

CÓDIGO DO IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 1.º)

A reforma da tributação automóvel que agora se empreende implica alterações de fundo no que toca aos impostos que incidem sobre a respectiva circulação. Até ao presente momento, a circulação de veículos em Portugal encontrava-se sujeita a três impostos distintos - o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem - disciplinados por textos legais produzidos em épocas diferentes e que, com o passar do tempo, acusavam deficiências de forma e de substância.

Na sua forma actual, o imposto municipal sobre veículos constitui um produto dos anos 70, tendo sido concebido numa época em que o parque automóvel português era ainda diminuto e a posse do automóvel vista ainda como um sinal exterior de riqueza. No imposto municipal sobre veículos sobressaem, por isso, preocupações de natureza social às quais o tempo foi roubando o fundamento, ao mesmo tempo que se mostram ausentes as preocupações de política ambiental e energética que hoje se consideram essenciais a estas figuras tributárias. Exemplo disso são as taxas reduzidas de imposto para os automóveis movidos a gásóleo ou a redução progressiva do imposto em função da idade que os veículos tributáveis apresentam, soluções originariamente pensadas como forma de protecção dos contribuintes de menores posses mas que estimulam e prolongam o uso dos veículos menos eficientes e que mais poluem. Sem embargo das medidas correctivas que nos últimos anos foram sendo introduzidas no imposto municipal sobre veículos, importava, com toda a urgência, reformular este imposto subordinando-o às preocupações próprias dos tempos em que vivemos.

Os impostos de circulação e de camionagem, por seu lado, ganharam a sua forma actual nos anos 90, em cumprimento das normas comunitárias que respeitam à tributação dos veículos pesados de mercadorias, revelando-se figuras de âmbito mais estreito mas de maior racionalidade do que o imposto municipal suportado pela generalidade dos automobilistas. Com efeito, a base tributável empregue na tributação dos veículos de peso bruto igual ou superior a 12 toneladas, harmonizada pelo direito comunitário, é composta por elementos capazes de revelar o desgaste que estes trazem ao ambiente e à rede viária, como o respectivo peso, número de eixos e tipo de suspensão. Mais

recentemente, a idade do veículo foi transformada em factor de agravamento do imposto, empregando-se um escalonamento de taxas que penaliza os veículos mais antigos. A própria diferenciação entre o imposto de circulação e o imposto de camionagem, assente na utilização por conta própria ou por conta de outrem dos veículos de mercadorias, exprime a subordinação destes impostos a propósitos mais actuais de política energética e dos transportes, deixando ver que estas são figuras menos carentes de reforma que o imposto municipal sobre veículos.

A introdução do imposto único de circulação traz uma simplificação importante a esta área do sistema fiscal. Os três impostos até agora vigentes são fundidos numa figura única, eliminando-se a dispersão legislativa que os rodeava, ao mesmo tempo que se harmonizam soluções técnicas, conceitos e terminologia. O procedimento de liquidação e pagamento do imposto é agora inteiramente desmaterializado, passando a ser efectuado, em princípio, por recurso à *Internet*, com o que se garante maior comodidade ao contribuinte e menores encargos de gestão à Administração. A informatização integral destes procedimentos permite também ter conhecimento real e completo do parque automóvel circulante, desde o momento da matrícula até ao momento do abate, informação que não apenas é imprescindível à prossecução de uma boa política fiscal como à concretização de políticas de natureza diversa.

Na substância, e por razões que se prendem com as suas próprias características, com as exigências do direito comunitário e com as prioridades nacionais no domínio da política ambiental, energética e dos transportes, mantém-se uma disciplina diferenciada dos diferentes tipos de veículos, fixando-se para o efeito categorias que têm raiz na legislação até agora em vigor. Como elemento estruturante e unificador destas categorias, consagra-se o princípio da equivalência, deixando-se assim claro que o imposto, no seu conjunto, se subordina à ideia de que os contribuintes devem ser onerados na medida do custo que provocam ao ambiente e à rede viária, sendo esta a razão de ser desta figura tributária. É este princípio que dita a oneração dos veículos em função da respectiva propriedade e até ao momento do abate, o emprego comum de uma base tributável específica, a revisão do quadro de benefícios fiscais vigente e a afectação de uma parcela da receita aos municípios da respectiva utilização.

Reconhece-se, todavia, que a alteração do facto gerador no novo imposto de circulação, que passa a ser a propriedade do veículo, é susceptível de, por si só, originar, no curto

prazo, dificuldades substanciais de concretização da reforma, fruto das inúmeras faltas e atrasos na regularização dos registos de aquisição ou transmissão de veículos ou nos cancelamentos das respectivas matrículas, em caso de abate entretanto ocorrido.

Daí que se tenha optado por diferir a produção plena dos efeitos do Código, no que respeita ao parque automóvel existente, para o início do ano de 2008, comprometendo-se o Governo a avançar, até lá, com mecanismos simplificados e menos onerosos que permitam uma regularização dos registos de propriedade das viaturas e garantam a fiabilidade necessária à futura liquidação do novo imposto.

O novo modelo é, todavia, imediatamente aplicável em relação aos automóveis ligeiros de passageiros que sejam objecto de uma primeira matrícula em território nacional após a data de entrada em vigor do Código. Para estes, adopta-se uma base tributável de natureza mista, que reproduz aquela que caracteriza agora o imposto sobre veículos, integrando ao mesmo tempo a cilindrada e o nível de emissão de dióxido de carbono, com o que se antecipam as propostas comunitárias na matéria. Infunde-se, assim, neste imposto a lógica ambiental de que ele vinha carecendo, pondo termo a um sistema de tributação que alimentou a manutenção em circulação de veículos em fim de vida e a conversão ao gasóleo do parque automóvel nacional, com grave prejuízo para o nosso ambiente e política energética. A utilização de uma base tributável de natureza mista, combinando cilindrada e dióxido de carbono, possui ainda a virtude de tornar simples e transparente a repartição da receita, que agora há que fazer, entre a Administração central e os municípios, cujos interesses financeiros são rigorosamente preservados pela presente reforma.

No tocante ao parque circulante até agora sujeito ao imposto municipal sobre veículos, e por razões ponderosas de praticabilidade e racionalidade, define-se que, a partir de Janeiro de 2008, a base tributável diminuirá, pela exclusão de veículos mais antigos, isto é. matriculados até 1980, mas a tributação aumentará, pela observância do princípio do utilizador-pagador, para os veículos mais antigos e poluentes, sendo mantida, aos níveis vigentes, para os restantes veículos, de modo a garantir que todos estes suportem uma tributação inferior em relação à que será imposta aos veículos matriculados a partir de 1 de Julho de 2007, daí resultando um aumento ligeiro desta receita da exclusiva titularidade dos municípios. Só no tocante a motociclos e embarcações se introduzem uma ou outra alteração, ditadas por preocupações de simplificação de um imposto que

se tinha tornado excessivamente complexo com o passar do tempo.

Os veículos até agora sujeitos aos impostos de circulação e de camionagem continuam a ser tributados nos mesmos termos em que o vêm sendo, não lhes trazendo a presente reforma novidade de maior. É assim porque esta é uma área do sistema da tributação automóvel subordinada ao direito comunitário, sendo por isso mais limitada a margem de intervenção do legislador nacional. E é assim também porque estes são veículos cuja tributação incorpora já uma racionalidade ambiental, assentando a base tributável dos antigos impostos nas características dos veículos que melhor traduzem o desgaste ambiental e viário por eles produzido e na respectiva antiguidade. Neste domínio, o legislador comunitário fez já avançar o princípio da equivalência, sendo desnecessária uma intervenção funda no âmbito da presente reforma fiscal.

O novo imposto passa a ser liquidado durante o mês de aniversário da matrícula ou do registo do veículo e pago até ao termo desse mês, permitindo uma arrecadação de receitas mais equilibrada ao longo do ano e, conseqüentemente, uma melhor gestão financeira do mesmo.

A liquidação do imposto passa a ser efectuada pelo próprio sujeito passivo, através da Internet ou em qualquer serviço de finanças, sendo eliminada a obrigatoriedade de aposição do dístico no veículo.

As soluções informáticas gizadas e o cruzamento de dados entre as diversas entidades envolvidas na matrícula ou registo da viatura e na liquidação originária do imposto sobre veículos garantem um controlo informático mais eficaz nesta matéria, com evidente redução de custos e burocracias, para além de viabilizarem um conhecimento mais rigoroso do parque circulante, factor indispensável para uma boa gestão da política fiscal automóvel.

Capítulo I

Princípios e regras gerais

Artigo 1.º

Princípio da equivalência

O imposto único de circulação obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar

os contribuintes na medida do custo ambiental e viário que estes provocam, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária.

Artigo 2.º

Incidência objectiva

1 - O imposto único de circulação incide sobre os veículos das categorias seguintes, matriculados ou registados em Portugal:

- a)* Categoria A: Automóveis ligeiros de passageiros e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2 500 kg matriculados desde 1981 até à data da entrada em vigor do presente código;
- b)* Categoria B: Automóveis de passageiros referidos nas alíneas *a)* e *d)* do n.º 1 do artigo 2.º do Código do Imposto sobre Veículos e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2 500 kg, matriculados em data posterior à da entrada em vigor do presente código;
- c)* Categoria C: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2 500 kg, afectos ao transporte particular de mercadorias, ao transporte por conta própria, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- d)* Categoria D: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2 500 kg, afectos ao transporte público de mercadorias, ao transporte por conta de outrem, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- e)* Categoria E: Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, tal como estes veículos são definidos pelo Código da Estrada, matriculados desde 1987;
- f)* Categoria F: Embarcações de recreio de uso particular com potência motriz igual ou superior a 20 kW, registados desde 1986;
- g)* Categoria G: Aeronaves de uso particular.

2 - Presumem-se afectos ao transporte particular de mercadorias ou ao transporte por conta própria os veículos relativamente aos quais se não comprove a afectação ao transporte público de mercadorias ou ao transporte por conta de outrem.

Artigo 3.º

Incidência subjectiva

- 1 - São sujeitos passivos do imposto os proprietários dos veículos, considerando-se como tais as pessoas singulares ou colectivas, de direito público ou privado, em nome das quais os mesmos se encontrem registados.
- 2 - São equiparados a proprietários os locatários financeiros, os adquirentes com reserva de propriedade, bem como outros titulares de direitos de opção de compra por força do contrato de locação.

Artigo 4.º

Incidência temporal

- 1 - O imposto único de circulação é de periodicidade anual, sendo devido por inteiro em cada ano a que respeita.
- 2 - O período de tributação corresponde ao ano que se inicia na data da matrícula ou em cada um dos seus aniversários, relativamente aos veículos das categorias A, B, C, D e E, e ao ano civil, relativamente aos veículos das categorias F e G.
- 3 - O imposto incidente sobre os veículos da categoria A, B, C, D e E é devido até ao cancelamento da matrícula em virtude de abate efectuado nos termos da lei.

Artigo 5.º

Isenções

- 1 - Estão isentos de imposto os seguintes veículos:
 - a) Veículos da administração central, regional, local e das forças militares e militarizadas, bem como os veículos propriedade de corporações de bombeiros que se destinem ao combate ao fogo;
 - b) Automóveis e motociclos da propriedade de Estados estrangeiros, de missões diplomáticas e consulares, de organizações internacionais e de agências europeias especializadas, bem como dos respectivos funcionários, quando o seu reconhecimento seja obrigatório em virtude de instrumento de direito

internacional;

- c) Automóveis e motociclos que, tendo mais de 20 anos e constituindo peças de museus públicos, só ocasionalmente sejam objecto de uso e não efectuem deslocações anuais superiores a 500 quilómetros;
- d) Veículos não motorizados, exclusivamente eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis, veículos especiais de mercadorias sem capacidade de transporte, ambulâncias, veículos funerários e tractores agrícolas;
- e) Automóveis ligeiros de passageiros que se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra “T”), bem como ao transporte em táxi.

2 - Estão ainda isentos de imposto, os seguintes sujeitos passivos:

- a) Pessoas com deficiência cujo grau de incapacidade seja igual ou superior a 60% em relação a veículos das categorias A, B e E e nas condições previstas no n.º 5;
- b) Pessoas colectivas de utilidade pública e instituições particulares de solidariedade social, nas condições previstas no n.º 6.

3 - A isenção a que se refere a alínea b) do n.º 1 é reconhecida mediante despacho do Director-Geral dos Impostos sobre pedido acompanhado por declaração do Ministério dos Negócios Estrangeiros que comprove os pressupostos da isenção.

4 - A isenção a que se refere a alínea c) do n.º 1 deve ser objecto de comprovação em qualquer serviço de finanças, relativamente a cada ano a que respeite, mediante pedido apresentado no prazo para pagamento do imposto e acompanhado do título de propriedade e documento de identificação ou certificado de registo ou matrícula do veículo.

5 - A isenção prevista na alínea a) do n.º 2 só pode ser usufruída por cada beneficiário em relação a um veículo e é reconhecida, anualmente, em qualquer serviço de finanças.

6 - A isenção prevista na alínea b) do n.º 2 é reconhecida mediante despacho do Director-Geral dos Impostos sobre requerimento das entidades interessadas devidamente documentado.

7 - Estão isentos de 50% do imposto os seguintes veículos:

- a) Os veículos da categoria D, quando autorizados ou licenciados para o

transporte de grandes objectos;

- b) Os veículos das categorias C e D que efectuem transporte exclusivamente na área territorial de uma Região Autónoma.

Artigo 6.º

Facto gerador e exigibilidade

- 1 - O facto gerador do imposto é constituído pela propriedade do veículo, tal como atestada pela matrícula ou registo em território nacional.
- 2 - É ainda considerado facto gerador do imposto a permanência em território nacional por período superior a 183 dias de veículos não sujeitos a matrícula em Portugal e que não sejam veículos de mercadorias de peso bruto igual ou superior a 12 toneladas.
- 3 - O imposto considera-se exigível no primeiro dia do período de tributação referido no n.º 2 do artigo 4.º

Artigo 7.º

Base tributável

- 1 - O imposto único de circulação possui natureza específica, sendo a sua base tributável constituída pelos seguintes elementos:
 - a) Quanto aos veículos das categorias A, a cilindrada, a voltagem, a antiguidade da matrícula e o combustível;
 - b) Quanto aos veículos da categoria B, a cilindrada e o nível de emissão de dióxido de carbono (CO₂) relativo ao ciclo combinado de ensaios constante do certificado de conformidade ou, não existindo, da medição efectiva efectuada em centro técnico legalmente autorizado nos termos previstos para o cálculo do imposto sobre veículos;
 - c) Quanto aos veículos das categorias C e D, o peso bruto, o número de eixos, o tipo de suspensão dos eixos motores e antiguidade da primeira matrícula do veículo motor;
 - d) Quanto aos veículos da categoria E, a cilindrada;

- e) Quanto aos veículos da categoria F, a potência motriz, tal como constante do respectivo livrete;
 - f) Quanto aos veículos da categoria G, o peso máximo autorizado à descolagem, tal como constante do certificado de aero-navegabilidade.
- 2 - Na determinação da base tributável do imposto incidente sobre os veículos das categorias C e D, considera-se equivalente a suspensão pneumática o tipo de suspensão definido no anexo III da Directiva n.º 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.
- 3 - Na determinação da base tributável do imposto incidente sobre os veículos das categorias C e D que sejam veículos articulados, constituídos por tractor e semi-reboque, ou conjuntos formados por veículo automóvel e reboque, cujo peso bruto, excluindo o rebocável, seja igual ou superior a 12 toneladas, valem as seguintes regras:
- a) O peso bruto corresponde ao peso bruto máximo que o automóvel está autorizado a deslocar;
 - b) O número de eixos corresponde ao número de eixos do automóvel ou tractor somado ao número de eixos do veículo rebocado;
 - c) O tipo de suspensão corresponde ao dos eixos motores.
- 4 - Para efeitos do disposto na alínea *b)* do número anterior, no caso de ao mesmo veículo automóvel ou ao tractor virem a ser acoplados, alternadamente, diferentes reboques ou semi-reboques, presume-se que ao reboque correspondem dois eixos e que ao semi-reboque correspondem dois eixos se o peso bruto máximo, a que se refere a alínea *a)* do n.º 2, for igual ou inferior a 36 toneladas, e três eixos se aquele peso bruto for superior a 36 toneladas.
- 5 - Quando, para efeitos de determinação da base tributável dos veículos da categoria F, haja que proceder à conversão de unidades de potência, as fórmulas a empregar são as seguintes:
- 1 kW = 1,359 cv
 - 1 kW = 1,341 HP
 - 1 HP = 0,7457 kW

Artigo 8.º

Taxas – regras gerais

- 1 - As taxas do imposto são as que estiverem em vigor no momento em que ele se torna exigível.
- 2 - Quando a um veículo tributável sejam aplicáveis taxas diferentes de imposto em virtude das suas características ou utilização, prevalecem as taxas mais elevadas.
- 3 - As taxas constantes do presente código devem ser actualizadas todos os anos em função do índice de preços no consumidor.

Artigo 9.º

Taxas – categoria A

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria A são as seguintes:

| Combustível Utilizado | | Electricidade Voltagem total | Imposto anual segundo o ano de matrícula (em euros) | | |
|---|--|------------------------------------|---|----------------|----------------|
| Gasolina Cilindrada (Cm ³) | Outros produtos Cilindrada (Cm ³) | | Posterior a 1995 | De 1990 a 1995 | De 1981 a 1989 |
| Até 1000 | Até 1500 | Até 100 | 16,00 | 10,00 | 7,00 |
| Mais de 1000 até 1300 | Mais de 1500 até 2000 | Mais de 100 | 32,00 | 18,00 | 10,00 |
| Mais de 1300 até 1750 | Mais de 2000 até 3000 | | 50,00 | 28,00 | 14,00 |
| Mais de 1750 até 2600 | Mais de 3000 | | 127,00 | 68,00 | 29,00 |
| Mais de 2600 até 3500 | | | 202,00 | 110,00 | 56,00 |
| Mais de 3500 | | | 360,00 | 185,00 | 85,00 |

Artigo 10.º

Taxas – categoria B

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria B são as seguintes:

| Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos) | Taxas (em euros) | Escalão de CO2 (em gramas por quilómetro) | Taxas (em euros) |
|--|------------------|---|------------------|
| Até 1250 | 25,00 | Até 120 | 50,00 |
| Mais de 1250 até 1750 | 50,00 | Mais de 120 até 180 | 75,00 |
| Mais de 1750 até 2500 | 100,00 | Mais de 180 até 250 | 150,00 |
| Mais de 2500 | 300,00 | Mais de 250 | 250,00 |

Artigo 11.º

Taxas – categoria C

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria C são as seguintes:

| Veículos de Peso Bruto <= a 12 t | |
|---|-------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) | Taxas anuais (em Euros) |
| Até 2500 | 27,00 |
| 2501 a 3500 | 45,00 |
| 3501 a 7500 | 105,00 |
| 7501 a 11999 | 173,00 |

| Veículos a motor de peso bruto >= 12 t | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) | Ano da 1ª matrícula | | | | | | | | | |
| | Até 1990 (inclusivé) | | Entre 1991 e 1993 | | Entre 1994 e 1996 | | Entre 1997 e 1999 | | 2000 e após | |
| | Com suspensão pneumática ou | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou | Com outro tipo de suspensão |
| | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | |
| 2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| 12000 | 186,00 | 193,00 | 173,00 | 180,00 | 165,00 | 172,00 | 159,00 | 165,00 | 157,00 | 163,00 |
| 12001 a 12999 | 265,00 | 312,00 | 247,00 | 290,00 | 236,00 | 277,00 | 226,00 | 266,00 | 224,00 | 264,00 |
| 13000 a 14999 | 268,00 | 316,00 | 249,00 | 294,00 | 238,00 | 281,00 | 229,00 | 270,00 | 227,00 | 268,00 |
| 15000 a 17999 | 299,00 | 333,00 | 278,00 | 310,00 | 265,00 | 296,00 | 255,00 | 284,00 | 253,00 | 282,00 |
| >= 18000 | 379,00 | 421,00 | 353,00 | 392,00 | 337,00 | 374,00 | 324,00 | 359,00 | 321,00 | 356,00 |
| 3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 15000 | 186,00 | 265,00 | 173,00 | 246,00 | 165,00 | 235,00 | 158,00 | 226,00 | 157,00 | 224,00 |
| 15000 a 16999 | 262,00 | 297,00 | 244,00 | 276,00 | 233,00 | 264,00 | 223,00 | 253,00 | 222,00 | 251,00 |
| 17000 a 17999 | 262,00 | 303,00 | 244,00 | 282,00 | 233,00 | 269,00 | 223,00 | 259,00 | 222,00 | 256,00 |
| 18000 a 18999 | 341,00 | 378,00 | 317,00 | 351,00 | 303,00 | 335,00 | 291,00 | 322,00 | 288,00 | 319,00 |
| 19000 a 20999 | 342,00 | 378,00 | 319,00 | 351,00 | 304,00 | 335,00 | 292,00 | 322,00 | 290,00 | 319,00 |
| 21000 a 22999 | 344,00 | 382,00 | 320,00 | 355,00 | 306,00 | 339,00 | 294,00 | 325,00 | 291,00 | 323,00 |
| >= 23000 | 385,00 | 428,00 | 358,00 | 398,00 | 342,00 | 380,00 | 328,00 | 365,00 | 326,00 | 362,00 |
| >= 4 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 23000 | 263,00 | 295,00 | 245,00 | 274,00 | 233,00 | 262,00 | 224,00 | 251,00 | 222,00 | 249,00 |
| 23000 a 24999 | 333,00 | 375,00 | 310,00 | 349,00 | 296,00 | 333,00 | 284,00 | 320,00 | 282,00 | 317,00 |
| 25000 a 25999 | 341,00 | 378,00 | 317,00 | 351,00 | 303,00 | 335,00 | 291,00 | 322,00 | 288,00 | 319,00 |
| 26000 a 26999 | 626,00 | 710,00 | 582,00 | 660,00 | 556,00 | 630,00 | 534,00 | 605,00 | 529,00 | 600,00 |
| 27000 a 28999 | 635,00 | 727,00 | 591,00 | 677,00 | 564,00 | 646,00 | 542,00 | 621,00 | 537,00 | 615,00 |
| >= 29000 | 652,00 | 737,00 | 607,00 | 686,00 | 579,00 | 655,00 | 556,00 | 629,00 | 552,00 | 624,00 |

| Veículos articulados e conjuntos de veículos | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) | Ano da 1ª matrícula | | | | | | | | | |
| | Até 1990 (inclusivé) | | Entre 1991 e 1993 | | Entre 1994 e 1996 | | Entre 1997 e 1999 | | 2000 e após | |
| | suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão |
| | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | |
| 2+1 EIXOS | | | | | | | | | | |
| 12000 | 185,00 | 187,00 | 172,00 | 174,00 | 164,00 | 166,00 | 158,00 | 160,00 | 156,00 | 159,00 |
| 12001 a 17999 | 258,00 | 316,00 | 242,00 | 294,00 | 231,00 | 280,00 | 223,00 | 269,00 | 222,00 | 267,00 |
| 18000 a 24999 | 341,00 | 402,00 | 320,00 | 374,00 | 306,00 | 357,00 | 296,00 | 343,00 | 293,00 | 340,00 |
| 25000 a 25999 | 370,00 | 412,00 | 347,00 | 384,00 | 331,00 | 366,00 | 320,00 | 352,00 | 318,00 | 349,00 |
| >= 26000 | 688,00 | 757,00 | 646,00 | 704,00 | 616,00 | 672,00 | 596,00 | 645,00 | 591,00 | 640,00 |
| 2+2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 23000 | 256,00 | 292,00 | 240,00 | 272,00 | 229,00 | 259,00 | 221,00 | 249,00 | 220,00 | 247,00 |
| 23000 a 25999 | 329,00 | 373,00 | 309,00 | 347,00 | 294,00 | 331,00 | 285,00 | 318,00 | 283,00 | 315,00 |
| 26000 a 30999 | 627,00 | 715,00 | 588,00 | 665,00 | 561,00 | 635,00 | 543,00 | 610,00 | 538,00 | 605,00 |
| 31000 a 32999 | 678,00 | 734,00 | 636,00 | 683,00 | 607,00 | 652,00 | 587,00 | 626,00 | 582,00 | 621,00 |
| >= 33000 | 722,00 | 870,00 | 678,00 | 810,00 | 647,00 | 773,00 | 626,00 | 742,00 | 621,00 | 736,00 |
| 2+3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 639,00 | 719,00 | 599,00 | 669,00 | 572,00 | 639,00 | 554,00 | 613,00 | 549,00 | 608,00 |
| 36000 a 37999 | 705,00 | 765,00 | 662,00 | 717,00 | 632,00 | 685,00 | 611,00 | 662,00 | 606,00 | 657,00 |
| >= 38000 | 731,00 | 860,00 | 685,00 | 807,00 | 654,00 | 770,00 | 633,00 | 745,00 | 628,00 | 739,00 |
| 3+2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 638,00 | 702,00 | 598,00 | 653,00 | 571,00 | 624,00 | 552,00 | 599,00 | 548,00 | 594,00 |
| 36000 a 37999 | 653,00 | 743,00 | 613,00 | 692,00 | 585,00 | 660,00 | 566,00 | 634,00 | 561,00 | 629,00 |
| 38000 a 39999 | 654,00 | 790,00 | 614,00 | 735,00 | 586,00 | 701,00 | 567,00 | 674,00 | 562,00 | 668,00 |
| >= 40000 | 762,00 | 979,00 | 715,00 | 912,00 | 682,00 | 870,00 | 660,00 | 835,00 | 655,00 | 829,00 |
| >= 3+3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 592,00 | 701,00 | 555,00 | 652,00 | 530,00 | 622,00 | 513,00 | 598,00 | 508,00 | 593,00 |
| 36000 a 37999 | 698,00 | 775,00 | 655,00 | 721,00 | 625,00 | 688,00 | 605,00 | 661,00 | 600,00 | 655,00 |
| 38000 a 39999 | 705,00 | 788,00 | 661,00 | 733,00 | 631,00 | 700,00 | 610,00 | 672,00 | 605,00 | 667,00 |
| >= 40000 | 721,00 | 801,00 | 676,00 | 745,00 | 646,00 | 711,00 | 625,00 | 683,00 | 619,00 | 678,00 |

Artigo 12.º

Taxas – categoria D

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria D são as seguintes:

| Veículos de Peso Bruto <= a 12 t | |
|---|---------------------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) em Kg | Taxas anuais (em Euros) em Euro |
| Até 2500 | 17,00 |
| 2501 a 3500 | 28,00 |
| 3501 a 7500 | 63,00 |
| 7501a11999 | 106,00 |

| Veículos a motor de peso bruto >= 12 t | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) | Ano da 1ª matrícula | | | | | | | | | |
| | Até 1990 (inclusivé) | | Entre 1991 e 1993 | | Entre 1994 e 1996 | | Entre 1997 e 1999 | | 2000 e após | |
| | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão |
| | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | |
| 2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| 12000 | 119,00 | 123,00 | 112,00 | 115,00 | 107,00 | 110,00 | 103,00 | 106,00 | 102,00 | 105,00 |
| 12001 a 12999 | 140,00 | 181,00 | 131,00 | 170,00 | 125,00 | 162,00 | 121,00 | 157,00 | 120,00 | 156,00 |
| 13000 a 14999 | 142,00 | 182,00 | 133,00 | 171,00 | 127,00 | 163,00 | 123,00 | 158,00 | 122,00 | 156,00 |
| 15000 a 17999 | 173,00 | 251,00 | 162,00 | 235,00 | 155,00 | 225,00 | 150,00 | 217,00 | 148,00 | 216,00 |
| >= 18000 | 203,00 | 317,00 | 190,00 | 298,00 | 182,00 | 284,00 | 176,00 | 275,00 | 174,00 | 273,00 |
| 3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 15000 | 118,00 | 143,00 | 111,00 | 134,00 | 106,00 | 128,00 | 102,00 | 124,00 | 101,00 | 123,00 |
| 15000 a 16999 | 142,00 | 184,00 | 133,00 | 172,00 | 127,00 | 164,00 | 123,00 | 159,00 | 122,00 | 158,00 |
| 17000 a 17999 | 142,00 | 184,00 | 133,00 | 172,00 | 127,00 | 164,00 | 123,00 | 159,00 | 122,00 | 158,00 |
| 18000 a 18999 | 170,00 | 242,00 | 160,00 | 227,00 | 152,00 | 217,00 | 148,00 | 210,00 | 146,00 | 208,00 |
| 19000 a 20999 | 170,00 | 242,00 | 160,00 | 227,00 | 152,00 | 217,00 | 148,00 | 210,00 | 146,00 | 208,00 |
| 21000 a 22999 | 172,00 | 259,00 | 161,00 | 243,00 | 154,00 | 232,00 | 149,00 | 224,00 | 148,00 | 222,00 |
| >= 23000 | 258,00 | 323,00 | 242,00 | 303,00 | 231,00 | 289,00 | 224,00 | 279,00 | 222,00 | 277,00 |
| >= 4 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 23000 | 142,00 | 180,00 | 133,00 | 169,00 | 127,00 | 161,00 | 123,00 | 156,00 | 122,00 | 155,00 |
| 23000 a 24999 | 199,00 | 240,00 | 187,00 | 226,00 | 178,00 | 215,00 | 173,00 | 208,00 | 171,00 | 207,00 |
| 25000 a 25999 | 228,00 | 264,00 | 214,00 | 248,00 | 204,00 | 236,00 | 197,00 | 229,00 | 196,00 | 227,00 |
| 26000 a 26999 | 369,00 | 462,00 | 346,00 | 433,00 | 331,00 | 414,00 | 320,00 | 400,00 | 317,00 | 397,00 |
| 27000 a 28999 | 371,00 | 463,00 | 348,00 | 435,00 | 332,00 | 415,00 | 321,00 | 401,00 | 319,00 | 398,00 |
| >= 29000 | 418,00 | 624,00 | 392,00 | 586,00 | 375,00 | 559,00 | 362,00 | 541,00 | 359,00 | 536,00 |

| Veículos articulados e conjuntos de veículos | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Escalões de peso bruto (em quilogramas) | Ano da 1ª matrícula | | | | | | | | | |
| | Até 1990 (inclusivé) | | Entre 1991 e 1993 | | Entre 1994 e 1996 | | Entre 1997 e 1999 | | 2000 e após | |
| | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão | Com suspensão pneumática ou equivalente (1) | Com outro tipo de suspensão |
| | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | | Taxas anuais (em Euros) | |
| 2+1 EIXOS | | | | | | | | | | |
| 12000 | 117,00 | 118,00 | 110,00 | 110,00 | 105,00 | 105,00 | 102,00 | 102,00 | 101,00 | 101,00 |
| 12001 a 17999 | 140,00 | 179,00 | 131,00 | 168,00 | 125,00 | 160,00 | 121,00 | 155,00 | 120,00 | 154,00 |
| 18000 a 24999 | 180,00 | 237,00 | 169,00 | 222,00 | 156,00 | 212,00 | 156,00 | 205,00 | 155,00 | 203,00 |
| 25000 a 25999 | 228,00 | 336,00 | 214,00 | 315,00 | 198,00 | 300,00 | 198,00 | 291,00 | 196,00 | 288,00 |
| >= 26000 | 344,00 | 461,00 | 323,00 | 433,00 | 298,00 | 413,00 | 298,00 | 399,00 | 296,00 | 396,00 |
| 2+2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 23000 | 140,00 | 179,00 | 131,00 | 168,00 | 125,00 | 161,00 | 121,00 | 155,00 | 120,00 | 154,00 |
| 23000 a 24999 | 169,00 | 226,00 | 159,00 | 212,00 | 151,00 | 202,00 | 146,00 | 196,00 | 145,00 | 195,00 |
| 25000 a 25999 | 197,00 | 239,00 | 185,00 | 224,00 | 177,00 | 214,00 | 171,00 | 207,00 | 169,00 | 205,00 |
| 26000 a 28999 | 284,00 | 398,00 | 266,00 | 373,00 | 254,00 | 357,00 | 246,00 | 344,00 | 244,00 | 342,00 |
| 29000 a 30999 | 341,00 | 455,00 | 320,00 | 427,00 | 305,00 | 408,00 | 295,00 | 394,00 | 293,00 | 391,00 |
| 31000 a 32999 | 404,00 | 534,00 | 379,00 | 501,00 | 362,00 | 478,00 | 350,00 | 462,00 | 347,00 | 459,00 |
| >= 33000 | 537,00 | 627,00 | 503,00 | 588,00 | 480,00 | 562,00 | 465,00 | 543,00 | 461,00 | 539,00 |
| 2+3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 395,00 | 454,00 | 370,00 | 426,00 | 353,00 | 406,00 | 342,00 | 393,00 | 339,00 | 390,00 |
| 36000 a 37999 | 423,00 | 595,00 | 397,00 | 558,00 | 378,00 | 533,00 | 366,00 | 516,00 | 363,00 | 511,00 |
| >= 38000 | 582,00 | 644,00 | 546,00 | 605,00 | 521,00 | 577,00 | 504,00 | 558,00 | 500,00 | 554,00 |
| 3+2 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 335,00 | 391,00 | 314,00 | 367,00 | 300,00 | 350,00 | 290,00 | 338,00 | 288,00 | 336,00 |
| 36000 a 37999 | 402,00 | 525,00 | 377,00 | 492,00 | 360,00 | 470,00 | 349,00 | 455,00 | 346,00 | 451,00 |
| 38000 a 39999 | 527,00 | 618,00 | 495,00 | 580,00 | 472,00 | 554,00 | 457,00 | 536,00 | 453,00 | 531,00 |
| >= 40000 | 729,00 | 850,00 | 684,00 | 797,00 | 653,00 | 761,00 | 632,00 | 736,00 | 627,00 | 730,00 |
| >= 3+3 EIXOS | | | | | | | | | | |
| < 36000 | 279,00 | 363,00 | 262,00 | 340,00 | 250,00 | 325,00 | 242,00 | 314,00 | 240,00 | 312,00 |
| 36000 a 37999 | 366,00 | 455,00 | 344,00 | 427,00 | 328,00 | 408,00 | 317,00 | 394,00 | 315,00 | 391,00 |
| 38000 a 39999 | 427,00 | 460,00 | 401,00 | 431,00 | 382,00 | 412,00 | 370,00 | 398,00 | 367,00 | 395,00 |
| >= 40000 | 439,00 | 622,00 | 412,00 | 584,00 | 393,00 | 557,00 | 380,00 | 539,00 | 377,00 | 535,00 |

Artigo 13.º

Taxas – categoria E

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria E são as seguintes:

| Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos) | Taxa anual em euros (segundo o ano de matrícula do veículo) | |
|---|---|----------------------|
| | Posterior a 1996 | Entre 1992 e 1996 |
| De 180 até 250 | 5 | 0 |
| Mais de 250 até 350 | 7 | 5 |
| Mais de 350 até 500 | 17 | 10 |

| | | |
|---------------------|-----|----|
| Mais de 500 até 750 | 52 | 30 |
| Mais de 750 | 102 | 50 |

Artigo 14.º

Taxas – categoria F

A taxa aplicável aos veículos da categoria F é de €2/kW.

Artigo 15.º

Taxas – categoria G

A taxa aplicável aos veículos da categoria G é de €0,50/kg, tendo o imposto o limite superior de €10 000.

Capítulo II

Liquidação e pagamento

Artigo 16.º

Liquidação

- 1 - A competência para a liquidação do imposto é da Direcção-Geral dos Impostos.
- 2 - A liquidação do imposto é feita pelo próprio sujeito passivo através da *Internet*, nas condições de registo e acesso às declarações electrónicas, sendo obrigatória para as pessoas colectivas.
- 3 - A liquidação do imposto pode ainda ser feita por qualquer serviço de finanças, em atendimento ao público, sempre que o sujeito passivo o solicite ou quando se verifiquem as seguintes circunstâncias:
 - a) Os veículos tributáveis não se encontrem matriculados no território nacional;
 - b) Os veículos tributáveis beneficiem de isenção cujos pressupostos devam ser objecto de comprovação;
 - c) Exista erro de identificação ou omissão de veículo tributável na base de dados, que não permita ao sujeito passivo liquidar o imposto através da *Internet*.

- 4 - No momento da liquidação do imposto é emitido documento único de cobrança que, certificado pelos meios em uso na rede da cobrança, comprova o bom pagamento do imposto.
- 5 - Quando se verifique furto, extravio ou inutilização da documentação comprovativa do pagamento do imposto ou de isenção pode ser obtida certidão comprovativa em qualquer serviço de finanças ou através da *Internet*.

Artigo 17.º

Prazo para liquidação e pagamento

- 1 - No ano da matrícula ou registo do veículo em território nacional, o imposto é liquidado pelo sujeito passivo do imposto nos 30 dias posteriores ao termo do prazo legalmente exigido para o respectivo registo.
- 2 - Nos anos subsequentes o imposto deve ser liquidado até ao termo do mês em que se torna exigível, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º

Artigo 18.º

Liquidação oficiosa

- 1 - Na ausência de registo de propriedade do veículo efectuado dentro do prazo legal, o imposto devido no ano da matrícula do veículo é liquidado e exigido:
 - a) Ao sujeito passivo do imposto sobre veículos com base na declaração aduaneira do veículo, ou com base na declaração complementar de veículos em que assenta a liquidação desse imposto, ainda que não seja devido;
 - b) Ao declarante da declaração aduaneira de veículo quando se trate de veículos pesados.
- 2 - Nos anos subsequentes e na falta ou atraso de liquidação imputável ao sujeito passivo, ou no caso de erro, omissão, falta ou qualquer outra irregularidade que prejudique a cobrança do imposto, a Direcção-Geral dos Impostos procede à liquidação oficiosa com base nos elementos de que disponha, notificando o sujeito passivo para, no prazo de 10 dias úteis para proceder ao respectivo pagamento.
- 3 - Findo o prazo referido no número anterior sem que esteja efectuado o pagamento do

imposto, é extraída a correspondente certidão de dívida.

Capítulo III

Obrigações acessórias, fiscalização e regime contra-ordenacional

Artigo 19.º

Obrigações específicas dos locadores de veículos

Para efeitos do disposto no artigo 3.º do presente código, bem como no n.º 1 do artigo 3.º da lei da respectiva aprovação, ficam as entidades que procedam à locação financeira, à locação operacional ou ao aluguer de longa duração de veículos obrigadas a fornecer à Direcção-Geral dos Impostos os dados relativos à identificação fiscal dos utilizadores dos veículos locados.

Artigo 20.º

Competência para a fiscalização

- 1 - O cumprimento das obrigações impostas por este código é fiscalizado por todas as autoridades com competência para o efeito, designadamente pela Direcção-Geral dos Impostos, pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., pela Guarda Nacional Republicana, pela Polícia de Segurança Pública, pelos municípios, pelas conservatórias do registo automóvel, pelas capitánias dos portos e pela Polícia Marítima, bem como pelos serviços privativos de estradas e aeroportos.
- 2 - A autoridade ou agente da autoridade que verifique qualquer infracção ao presente código, e quando para tal tenha competência, deve levantar auto de notícia e remetê-lo ao serviço de finanças da área onde foi cometida a infracção, para que o mesmo proceda à instauração do correspondente processo.
- 3 - O funcionário que no exercício ou por causa do exercício das suas funções tenha conhecimento de qualquer infracção ao presente código e que não seja competente para levantar auto de notícia deve participá-la ao serviço de finanças da área onde foi cometida a infracção, para que o mesmo proceda à instauração do

correspondente processo.

- 4 - As infracções ao presente código consideram-se praticadas na área do serviço de finanças do domicílio ou sede do infractor.

Artigo 21.º

Falta de entrega da prestação tributária

A falta de entrega, total ou parcial, do imposto único de circulação que seja devido nos termos do presente diploma, quando não consubstancie crime, é punível nos termos previstos pelo artigo 114.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho.

Artigo 22.º

Apreensão e imobilização do veículo

- 1 - Autuadas as infracções a que se refere o artigo anterior, há lugar à apreensão ou imobilização imediata do veículo, bem como à apreensão dos documentos que titulam a respectiva circulação, até ao cumprimento das obrigações tributárias em falta.
- 2 - Sendo impossível a apreensão ou imobilização imediata do veículo, o agente ou funcionário que apure a infracção deve mencionar tal facto no auto de notícia ou na participação, devendo o chefe do serviço de finanças competente promover imediatamente as diligências para a apreensão, junto das autoridades policiais ou de aviação civil.
- 3 - Para satisfação do imposto e das coimas resultantes da violação ao disposto no presente Código, bem como das despesas de remoção e armazenagem do veículo, a Fazenda Pública goza de privilégio mobiliário especial sobre o veículo tributável, salvo se a transmissão se tiver concretizado por venda judicial ou extrajudicial em processo a que o Estado deva ser chamado a deduzir os seus direitos.
- 4 - Verificada a apreensão da documentação, deve a mesma ser apresentada juntamente com o auto de notícia no serviço de finanças competente, comunicando este a ocorrência de imediato ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

- 5 - Efectuado o pagamento da coima, cessam os efeitos da apreensão, cabendo ao serviço de finanças competente a devolução da documentação apreendida e comunicar o facto à competente Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

Artigo 23.º

Pagamento imediato do imposto

- 1 - É facultado ao infractor o pagamento do imposto em falta e da respectiva coima no acto da verificação da infracção, mediante a emissão de recibo provisório.
- 2 - O auto de notícia, bem como o duplicado do recibo provisório e a respectiva importância, são enviados pelo autuante, no prazo de três dias, ao serviço de finanças competente, para efeitos de instrução do processo de contra-ordenação.
- 3 - Quando se mostre conveniente, pode o autuante, no mesmo prazo, fazer a apresentação da documentação e meios de pagamento em qualquer serviço de finanças, que os remete de imediato ao serviço de finanças competente.
- 4 - Efectuado o pagamento a que se referem os números anteriores, o chefe do serviço de finanças procede de imediato à sua arrecadação, enviando os documentos e comprovativo do pagamento para o serviço de finanças competente.
- 5 - O serviço de finanças competente para a instauração do processo de contra-ordenação deve entregar ao proprietário do veículo um comprovativo do pagamento, mediante a apresentação de declaração por parte do sujeito passivo e devolução do recibo provisório.