

[Projeto de Lei n.º 520/XV/1.ª \(IL\)](#)

Título: Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, eliminando obstáculos à livre circulação de veículos híbridos provenientes da União Europeia

Data de admissão: 1 de fevereiro de 2023

Comissão de Orçamento e Finanças (5.ª)

ÍNDICE

I. A INICIATIVA

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

I. A INICIATIVA

Segundo os proponentes, a redação em vigor do artigo 8.º do [Código do Imposto sobre Veículos](#) (CISV) entre os anos de 2015 a 2020, previa a aplicação de uma taxa intermédia de ISV de 25% aos automóveis híbridos, com uma autonomia mínima de 25 quilómetros que, a partir do ano de 2021, passou a ser exclusivamente aplicada a veículos híbridos com uma autonomia de 50 km e com emissões oficiais inferiores a 50g CO2/km, verificando-se assim um agravamento do imposto a partir desse ano.

Mais defendem que, com base da nova redação do artigo 8.º, em articulação com o artigo 5.º, «a Autoridade Tributária passou a proceder à liquidação do ISV de forma desigual, aplicando uma taxa de imposto superior às viaturas adquiridas e matriculadas noutro Estado-Membro da UE e posteriormente introduzidas em Portugal, em comparação com as viaturas adquiridas e matriculadas originalmente em Portugal» o que viola o artigo 110.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)¹ (TFUE).

Concluem referindo que tal violação foi reconhecida em sede de outro imposto – o Imposto Único de Circulação – pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), e, em sede de ISV, pelo Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) e propondo a presente alteração legislativa.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)² (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)³ (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um

¹ Texto retirado do sítio da *Internet Eur-Lex*. Todas as referências à legislação europeia são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário.

² Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

³ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que esta parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 1 de fevereiro de 2023, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Na mesma data foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Orçamento e Finanças (5.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na reunião plenária do dia 2 de fevereiro.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como [lei formulário](#)⁴, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa - «Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, eliminando obstáculos à livre circulação de veículos híbridos provenientes da União Europeia» - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do

⁴ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

A presente iniciativa altera o Código do Imposto sobre Veículos, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho. Do artigo 1.º da iniciativa não consta o número de ordem de alteração e o elenco de alterações ao diploma em causa.

No entanto, e apesar de o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário estabelecer o dever de indicar, nos diplomas legais que alterem outros, o número de ordem da alteração introduzida e a identificação dos diplomas que procederam a alterações anteriores, a lei formulário foi aprovada e publicada num contexto de ausência de um Diário da República Eletrónico, sendo que, neste momento, o mesmo é acessível universal e gratuitamente.

Assim, por motivos de segurança jurídica, e tentando manter uma redação simples e concisa, parece-nos mais seguro e eficaz não colocar o número de ordem de alteração nem o elenco de diplomas que procederam a alterações quando a mesma incida sobre Códigos, “Leis Gerais”, “Regimes Gerais”, “Regimes Jurídicos” ou atos legislativos de estrutura semelhante, como é o caso.

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 3.º do projeto de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá com o Orçamento do Estado subsequente à sua aprovação, mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

A existência de um imposto aplicável à venda de veículos automóveis remonta a 1973, quando o [Decreto-Lei n.º 697/73, de 27 de dezembro](#)⁵, criou um imposto sobre a venda de veículos automóveis para transporte de pessoas ou de mercadorias, quer montados em Portugal, quer importados completos. O intuito foi o de tornar mais claro e simples o sistema de impostos que incidia sobre os veículos automóveis até ao momento da sua venda, substituindo os impostos e taxas até aí existentes por um imposto interno. As taxas do imposto sobre a venda de veículos automóveis para transporte de pessoas ou de mercadorias passaram a ser fixadas em função da natureza desses veículos e, no caso de veículos ligeiros, do escalão em que se encontrassem compreendidos os respetivos preços de venda ao público.

O [Decreto-Lei n.º 405/87, de 31 de dezembro](#), que revogou o Decreto-Lei n.º 697/73, de 27 de dezembro, criou o Imposto Automóvel (IA), deixando de fazer distinção entre veículos montados ou fabricados em Portugal e veículos importados já completos, novos ou usados, sendo a sua incidência determinada «em função dos escalões de cilindrada para os quais foram fixados valores por centímetro cúbico.

Este diploma foi revogado pelo [Decreto-Lei n.º 152/89, de 10 de maio](#), que aprovou o novo regime do imposto automóvel, o qual, por sua vez, foi revogado pelo [Decreto-Lei n.º 40/93, de 18 de fevereiro](#), que adapta a estrutura deste imposto aos procedimentos aduaneiros decorrentes da realização do mercado interno.

A referência a uma taxa de imposto mais reduzida para os veículos movidos a uma energia que não fosse proveniente de combustíveis fósseis surge apenas no Orçamento do Estado para 1999, aprovado pela [Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro](#), que, no seu artigo 38.º, autorizava o Governo a «a reduzir em percentagem não inferior a 15% o IA dos veículos automóveis que utilizarem exclusivamente como combustível gases de petróleo liquefeito (GPL) ou sejam movidos a energia eléctrica, solar ou outra energia renovável».

⁵ Diploma retirado do sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nacionais são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 10/02/2023.

A [Lei n.º 22-A/2007, de 20 de junho](#)⁶, revogou o Decreto-Lei n.º 40/93, de 18 de fevereiro e aprovou o Código do Imposto sobre Veículos (CISV), que substitui o IA, e o Código do Imposto Único de Circulação (CIUC).

Desde a sua redação originária que o [artigo 2.º](#) do CISV exclui da incidência objetiva do imposto os «veículos não motorizados, bem como os veículos exclusivamente eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis».

Aos veículos equipados com motores híbridos aplica-se uma taxa intermédia de imposto, de acordo com o definido no [artigo 8.º](#) do CISV.

Na versão original deste artigo, previa-se, na alínea c) do seu n.º 2, a aplicação de uma taxa de 50% do imposto aos veículos ligeiros de passageiros que se apresentassem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural, energia elétrica ou solar, quer de gasolina ou gasóleo.

A [Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro](#), que aprovou o Orçamento do Estado para 2009, alterou a redação desta alínea, eliminando a referência ao GPL e ao gás natural.

A [Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro](#)⁷, reestruturou o artigo 8.º do CISV e aumentou o valor da taxa intermédia a aplicar aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar quer de gasolina ou de gasóleo para 60% e criou uma taxa intermédia de 25% a aplicar aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos plug-in, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 25 quilómetros.

O Orçamento do Estado para 2021, aprovado pela [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), procedeu a nova alteração no referido artigo 8.º do CISV, passando a exigir, tanto para os automóveis ligeiros de passageiro equipados com motores híbridos como para os automóveis eléctricos equipados como motores híbridos plug-in, que tenham uma

⁶ Texto consolidado.

⁷ Esta lei procede à alteração das normas fiscais ambientais nos sectores da energia e emissões, transportes, água, resíduos, ordenamento do território, florestas e biodiversidade, introduzindo ainda um regime de tributação dos sacos de plástico e um regime de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, no quadro de uma reforma da fiscalidade ambiental. Texto consolidado.

autonomia em modo elétrico superior a 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO(índice 2)/km.

De acordo com o n.º 1 do [artigo 5.º](#) do CISV, «[c]onstitui facto gerador do imposto o fabrico, montagem, admissão ou importação dos veículos tributáveis em território nacional, que estejam obrigados à matrícula em Portugal».

Em relação aos veículos usados provenientes de países terceiros, a informação constante da página da Autoridade Tributária e Aduaneira é a de que estes «não gozam de qualquer redução do imposto, com exceção dos veículos fabricados antes de 1970 em que lhes é aplicável a tabela de redução abaixo mencionada.

No que concerne aos veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-membros da União Europeia, são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D (infra) ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos».

O CAAD⁸, com competência para resolver litígios de Direito público nas áreas administrativa e tributária, de acordo com o Regime Jurídico da Arbitragem Tributária (RJAT), aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 10/2011, de 20 de janeiro](#)⁹, tem emitido jurisprudência¹⁰ sobre a conformidade entre a cobrança deste imposto aos veículos importados e o artigo 110.º do TFUE, que proíbe os Estados membros de discriminarem em termos fiscais produtos provenientes de outros países da União Europeia (UE).

O TJUE pronunciou-se já sobre esta matéria, no [Processo C-640/17](#), na sequência de um reenvio prejudicial pelo Tribunal Administrativo e Fiscal de Coimbra.

⁸ Criado pelo [Despacho n.º 5097/2009, de 27 de janeiro](#), do Secretário de Estado da Justiça, alterado pelo [Despacho n.º 5880/2018, de 1 de junho](#), da Secretária de Estado da Justiça.

⁹ Texto consolidado.

¹⁰ Veja-se, a título de exemplo, os processos [700/2021-T](#) (em relação ao qual o CAAD pronunciou já decisão de reenvio prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia), [328/2021-T](#) e [136/2021-T](#).

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

No plano da UE não existe uma harmonização das disposições fiscais dos Estados-Membros no domínio da tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. Por conseguinte, cabe a cada Estado-Membro estabelecer disposições nacionais para a tributação destes automóveis.¹¹

Em determinados casos, o montante do imposto de registo automóvel pode depender do período em que o veículo circula no novo país, mas, não podem ser aplicadas taxas mais elevadas do que as praticadas aos veículos adquiridos e matriculadas nesse mesmo país¹².

As disposições nacionais devem, contudo, estar em conformidade com os princípios gerais do Tratado da União Europeia (TUE) e do TFUE. Isto significa, em particular, que não devem dar origem a formalidades de passagem das fronteiras no comércio entre os Estados-Membros, e devem respeitar o princípio da não discriminação¹³.

De acordo com o artigo 4.º do [TUE](#) «(...) as competências que não sejam atribuídas à União nos Tratados pertencem aos Estados-Membros», mas estes «(...) tomam todas as medidas gerais ou específicas adequadas para garantir a execução das obrigações decorrentes dos Tratados ou resultantes dos atos das instituições da União».

A posição que o TJUE tem assumido, em relação ao artigo 110.º do [TFUE](#) (e que já assumia em relação ao artigo 95.º e do 90.º do Tratado de Roma, nas redações instituídas pelo [Tratado de Maastricht](#) e pelo [Tratado de Amesterdão](#), respetivamente)

¹¹ No mesmo sentido ver parágrafo 28 do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) no processo [C-98/05](#) « (...) a tributação dos veículos automóveis não foi harmonizada, diferindo consideravelmente de um Estado-Membro para outro. Os Estados-Membros são, portanto, livres de exercer a sua competência fiscal nesse domínio, na condição de o fazerem respeitando o direito comunitário».

¹² Informação retirada de um sítio oficial da *Internet* da União Europeia (<https://europa.eu/youreurope>) no separador [Impostos sobre os veículos automóveis noutro país da UE](#). Pesquisas realizadas em 6/02/2023.

¹³ *Idem*

é de que este artigo visa assegurar a livre circulação de mercadorias entre os Estados-Membros, eliminando qualquer forma de concorrência entre produtos que já se encontrem no mercado nacional e produtos importados, não podendo, assim, ter efeitos discriminatórias¹⁴.

A [Diretiva 83/182/CEE](#)¹⁵, *relativa às isenções fiscais aplicáveis na Comunidade, em matéria de importação temporária de certos meios de transporte*, ainda se encontra em vigor tendo sido atualizada em diversas ocasiões a fim de ter em conta o alargamento da UE a novos países. Esta diretiva visa eliminar os entraves fiscais à importação temporária de certos meios de transporte na UE através da harmonização dos regimes fiscais nacionais.

No mesmo ano, o Conselho adotou a [Diretiva 83/183/CEE](#) *relativa às isenções fiscais aplicáveis às importações definitivas de bens pessoais de particulares provenientes de um Estado-Membro*, tiveram como objetivo harmonizar os regimes fiscais nacionais, que entretanto foi revogada pela [Diretiva 2009/55/CE](#) por se entender ser necessário por razões de clareza e racionalidade, proceder-se à codificação da referida diretiva.

Posteriormente uma Comunicação da Comissão de 2002 [[COM\(2002\) 431 final de 6 de Setembro de 2002](#)]¹⁶ propunha políticas e opções destinadas a servir os objetivos do mercado interno e ambientais, abrindo caminho à proposta de diretiva [[COM\(2005\) 261 final](#)]¹⁷, que exigia que os Estados-Membros reestruturassem os seus sistemas de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros, com vista a melhorar o funcionamento do mercado interno através da eliminação dos obstáculos fiscais existentes à transferência de veículos automóveis ligeiros de passageiros de um Estado-Membro para outro. Por outro lado, promovia a sustentabilidade através da reestruturação da base fiscal tanto dos impostos de registo como dos impostos anuais de circulação, de modo a incluir elementos diretamente relacionados com as emissões

¹⁴ Consultar acórdãos do TJUE nos processos [C-47/88](#); [C-345/93](#); [C-375/95](#); [C-101/00](#); [C-313/05](#); [C-74/06](#) e [C-2/09](#);

¹⁵ Todas as referências a legislativas europeias são direcionadas para o sítio oficial da *Internet* da União Europeia (eur-lex.europa.eu), salvo indicação em contrário.

¹⁶ Ver também comunicado de imprensa ([IP/02/1274](#)) disponível no sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>).

¹⁷ Ver também comunicado de imprensa ([IP/2005/839](#)), e perguntas frequentes ([MEMO/05/236](#)) ambos disponíveis no site oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>).

de dióxido de carbono dos veículos automóveis ligeiros de passageiros, de modo a realizar o objetivo da UE em matéria ambiental, ou seja, cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Protocolo de Quioto. Esta proposta não pretendia harmonizar as taxas de imposto nem obrigar os Estados-Membros a introduzir novos impostos, apenas pretendia o estabelecimento de uma estrutura da UE para impostos sobre veículos automóveis ligeiros de passageiros. A esta proposta foi anexo um documento de trabalho dos serviços da Comissão que contempla uma análise detalhada do impacto económico, ambiental e social da proposta. [[SEC\(2005\) 809 final of 5 July 2005](#)]¹⁸.

Em 2012 uma Comunicação da Comissão [[COM\(2012\) 756 final](#)]¹⁹ veio esclarecer as regras da UE que os Estados-Membros devem respeitar quando são aplicados impostos de registo e circulação automóvel. A Comissão faz também recomendações para melhorar o mercado único, em particular para evitar a dupla tributação dos automóveis quando os cidadãos se deslocam de um Estado-Membro para outro e para remover os obstáculos ao aluguer transfronteiriço de automóveis. A Comunicação é dirigida ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Conselho e é acompanhada por um documento de trabalho dos serviços da Comissão [[SWD \(2012\) 429 final de 14 de Dezembro de 2012](#)] que fornece uma visão geral das principais questões jurídicas que surgem no domínio da tributação de veículos e do nível de proteção ao dispor dos cidadãos e empresas da UE que podem derivar do direito comunitário e da jurisprudência do Tribunal de Justiça da UE.²⁰

Nesta comunicação a Comissão considerava que «a supressão dos impostos de registo e a sua integração (sem incidência nas receitas) nos impostos de circulação, bem como harmonizar e tornar mais ecológica a tributação automóvel, é a melhor solução para os problemas remanescentes identificados supra. No entanto, dado que a proposta de 2005 ainda não foi adotada, é conveniente explorar soluções imediatas para os problemas identificados na presente comunicação.»

¹⁸ Informação retirada do sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>) no separador [Taxation and Customs Union](#) pesquisas realizadas em 6/02/2023.

¹⁹ Ver também comunicado de imprensa ([IP/12/1368](#)) disponível no sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>).

²⁰ Informação retirada do sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>) no separador [Taxation and Customs Union](#) pesquisas realizadas em 6/02/2023.

No entanto, na sequência das negociações infrutíferas entre os Estados-Membros da UE no Conselho, a proposta de diretiva [[COM\(2005\) 261 final](#)] foi retirada pela Comissão em 2015.

- **Âmbito internacional**

- Países analisados**

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a Espanha.

ESPANHA

O *Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT)*²¹ é regulado pela [Ley 38/1992, de 28 de diciembre](#)²², de *Impuestos Especiales*, tributo este de natureza indireta e que incide sobre consumos específicos, agravando o fabrico, a admissão ou a importação de determinados meios de transporte (veículos automóveis, embarcações e aeronaves) em território espanhol. A aplicação deste tributo encontra-se definida no processo da 1.ª matriculação dos veículos em Espanha, independentemente de terem sido fabricados ou importados e de serem viaturas novas ou usadas. O IEDMT encontra-se previsto no [Título II](#) do diploma supracitado, sendo o facto tributário aplicável definida nos termos do [artículo 65](#). As isenções, devoluções e reduções aplicáveis encontram-se previstas no [artículo 66](#), onde se relevam as isenções aplicáveis aos veículos automóveis matriculados noutra Estado-Membro, assim como as isenções (ou graduação de imposto) em função de critérios de natureza ambiental. As taxas de imposto aplicável encontram-se definidas no [artículo 70](#).

Acresce ao quadro legal referenciado acima, as disposições constantes dos [artículos 135 a 137](#), do [Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio](#), por el que se aprueba el *Reglamento de los Impuestos Especiales*.

²¹ O *Impuesto Especial sobre Determinados Medios de transporte (IEDMT)* incide sobre a circulação nas vias públicas e verifica um procedimento de pagamento único, enquanto o *Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)* incide sobre a utilização efetiva das vias públicas e verifica um procedimento de pagamento anual.

²² Diplomas consolidados retirado do portal oficial [boe.es](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 10.02.2023.

No que concerne à matéria em apreço na presente iniciativa legislativa, cumpre referir as seguintes alterações incidentes sobre a *Ley 38/1992, de 28 de diciembre*, supracitada, respetivamente:

- A [Ley 34/2007, de 15 de noviembre](#), através da qual se verificou a reestruturação deste tributo, por forma a atender a considerações de índole ambiental;
- A [Ley 4/2008, de 23 de diciembre](#), cujos objetivos incluíam a adequação da base tributável do imposto à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias.

Atendendo ao facto de o *IEDMT* constituir uma receita integralmente afeta às Comunidades Autónomas, dispendo estas de competências relativamente à fixação do nível de tributação, cumpre relevar, a título de exemplo, as disposições constantes da [Ley 5/2021, de 20 de octubre](#), de *Tributos Cedidos de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, cujo [artículo 57](#), fixa um agravamento da taxa do *IEDMT*, aplicáveis aos meios de transporte constantes das epígrafes 4.º e 9.º do n.º 1 do [artículo 70](#) da *Ley 38/1992, de 28 de diciembre*, supracitada.

A *Agencia Tributaria* apresenta no seu portal [informações adicionais](#)²³ sobre esta tipologia de imposto. Para efeitos da matéria em apreço, releva-se ainda a elaboração de um [estudo](#)²⁴, elaborado pelo *Ministerio de Hacienda y Función Pública*, que aborda a evolução destas tipologias de tributos, elaborando uma extensa análise comparativa internacional do mesmo.

Organizações internacionais

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO (OCDE)

A [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico \(OCDE\)](#), através do estudo [Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax](#)

²³ Retirado do sítio da Internet [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 13.02.2023.

²⁴ *Ministerio de Hacienda y Función Pública (2022): «Estudio sobre el Impuesto Especial sobre determinados medios de transporte y sobre el Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica»*. Retirado do sítio da Internet [hacienda.gob.es](#). Consultas efetuadas a 13.02.2023.

[practice \(2019\)](#), aborda a temática da utilização de instrumentos de natureza fiscal com vista ao incentivo à melhoria da eficiência energética dos veículos, assim como ao incremento dos meios de transporte com uma maior componente energética de natureza alternativa.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), não foram identificadas iniciativas legislativas ou petições pendentes sobre matéria conexa com a da presente iniciativa.

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Na mesma base de dados foi identificada a proposta de alteração n.º [1346C-2](#) da autoria do PAN, apresentada no âmbito do processo de especialidade da [Proposta de Lei n.º 61/XIV/2 - Aprova o Orçamento do Estado para 2021](#), que deu origem à [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), que foi aprovada em Comissão com os votos a favor do PS, BE e PAN, a abstenção do PSD e os votos contra do PCP, CDS-PP, CH e IL, dando assim origem à atual redação da norma objeto da presente iniciativa.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas facultativas

Sendo a iniciativa aprovada na generalidade, atendendo à matéria objeto da iniciativa, poderá ser pertinente consultar as seguintes entidades em sede de especialidade:

- Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais;
- Autoridade Tributária e Aduaneira;
- APVE – Associação Portuguesa do Veículo Eléctrico.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

BARATA, Mário Simões ; ABRUNHOSA, Ângelo – Impostos sobre veículos usados e o primeiro pedido de reenvio prejudicial do Tribunal Constitucional Português. **Revista Jurídica Portucalense** [Em linha]. N.º Esp. (2022), p. 99-118. [Consult. 07 fev. 2023]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=142393&img=30406&save=true>>.

Resumo: O presente artigo centra-se na análise do primeiro pedido de reenvio prejudicial formulado pelo Tribunal Constitucional (TC) ao Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), ao abrigo do artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e pretende cumprir dois objetivos: «por um lado, analisar o litígio jurídico e o objeto do recurso perante o TC, bem como o processo de verificação da contrariedade de uma norma legislativa com uma convenção internacional; por outro lado, abordar a questão tributária que está na base do processo (i.e., o artigo 11º do Código do Imposto Sobre Veículos), à luz do artigo 110º do TFUE e adotar uma posição quanto à questão formulada pelo Tribunal Constitucional.» O caso foi despoletado por uma ação em que «uma sociedade por quotas requereu a constituição de um tribunal arbitral para anular parcialmente os atos de liquidação do ISV. Para tanto, argumentou que a redução prevista no Artigo 11º do Código do Imposto Sobre Veículos (CISV) aprovado pela Lei nº 22-A/2007, de 29 de junho, se aplicava à componente ambiental, na determinação dos impostos a ser pagos pelos carros usados importados e pediu que a Autoridade Tributária (AT) fosse condenada a restituir o valor pago, a título de imposto acrescido de juros indemnizatórios desde a data de efetivo pagamento até à restituição.» No recurso à decisão do Tribunal Arbitral, apresentado ao Tribunal Constitucional, para a Autoridade Tributária, a medida, não pretendendo restringir a entrada de veículos usados em Portugal, procura «orientar as escolhas dos consumidores no sentido de estes optarem por veículos novos menos poluentes», em conformidade com o dever de proteção do ambiente consagrado pelo n.º 2 do artigo 66.º da Constituição da República Portuguesa. A tese da empresa é de que o que estaria em causa era um «tratamento discriminatório dado aos automóveis usados similares comercializados no território nacional relativamente aos que são originários de outro Estado membro da União

Europeia”, em clara violação do Direito da União Europeia: «o Artigo 11º do CISV, ao não prever uma redução sobre a componente ambiental do ISV no cálculo do imposto incidente sobre veículos usados adquiridos noutros Estados-Membros que tenham em conta a sua desvalorização, permite que o valor de imposto em causa seja superior ao montante de ISV calculado relativo a veículos usados nacionais equivalentes”. Esta interpretação do artigo 11º do CISV violaria o artigo 110º do TFUE.» Daqui resultou a questão colocada pelo TC ao TJUE: «Pode o artigo 110º do TFUE, isoladamente ou em conjunto com o artigo 191º do TFUE, em especial com o seu nº 2, ser interpretado no sentido de não se opor a uma norma de direito nacional que omite a componente ambiental na aplicação de reduções associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional ao imposto incidente sobre veículos usados portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-Membros da União Europeia, permitindo que o valor assim calculado seja superior ao relativo a veículos nacionais equivalentes?» Para o autor do artigo, está em causa um eventual conflito entre duas normas jurídicas e os subjacentes valores, já que: «por um lado, o artigo 11º do Código do Imposto Sobre Veículos (CISV), na redação vigente ao tempo do Acórdão, relativamente às taxas aplicáveis a veículos usados, estabelecia, no seu nº 1, que “o imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, com exceção da componente cilindrada à qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional”. Ou seja, ao contrário do que acontece com os veículos usados nacionais equivalentes, não é considerada a componente ambiental na aplicação de reduções associadas à desvalorização comercial médias dos veículos; no entendimento da AT, o valor subjacente a esta norma é o da proteção ambiental, o que, de resto, até encontra amparo no já citado artigo 191º do TFUE»; por outro lado, «o artigo 110º do TFUE impõe que “nenhum Estado-Membro fará incidir, direta ou indiretamente, sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, direta ou indiretamente, sobre produtos nacionais similares. Além disso, nenhum Estado-Membro fará incidir sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas de modo a proteger indiretamente outras produções”. Quer dizer, está em causa um outro valor fundamental que é o da proteção da livre concorrência.» Para o

autor, deve ainda ser «equacionado o princípio da igualdade tributária, na medida em que pode considerar-se que está a ser dado um tratamento diferenciado a situações similares». De resto, é esta a análise da Comissão Europeia, que em 23 de abril de 2020 propôs ao TJUE uma ação por incumprimento ao nosso país, onde «pede ao Tribunal que “declare que, ao não desvalorizar a componente ambiental no cálculo do valor aplicável aos veículos usados introduzidos no território da República Portuguesa e adquiridos noutros Estados-Membros no âmbito do cálculo do imposto de registo, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia”», o que foi reiterado pelo TJUE em Acórdão de 2 de setembro de 2021: «as modalidades de cálculo do imposto de registo dos veículos importados usados em Portugal violam o princípio da livre circulação de mercadorias, ao não garantir que estes sejam sujeitos a um imposto de montante igual ao que incide sobre os veículos usados similares já presentes no mercado português.