

[Projeto de Lei n.º 24/XVI/1.ª \(IL\)](#)

Título: Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, Eliminando a Atual Discriminação Fiscal de Veículos Usados Provenientes da União Europeia

Data de admissão: 4 de abril de 2024

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (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

A iniciativa começa por referir o incumprimento, declarado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), por parte de Portugal, das regras europeias relativas à livre circulação de mercadorias, nomeadamente no tocante ao artigo 11.º do Código do Imposto sobre Veículos (CISV), na redação introduzida pelo Orçamento do Estado (OE) para 2017, que consubstanciava uma violação do artigo 110.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), por determinar que o montante do imposto para os veículos importados de outros Estados-Membros fosse calculado sem se considerar a sua desvalorização real, situação que, entretanto, se manteve no OE para 2021. Neste sentido, os proponentes defendem que a redação em vigor continua a consagrar uma solução violadora das normas europeias, implicando uma discriminação fiscal relativamente a veículos usados provenientes de outros países da UE.

A acrescer à decisão referida, os proponentes fundamentam-se também numa decisão do Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD), na posição do Ministério Público, plasmada em parecer, e num despacho fundamentado do Tribunal de Justiça da União Europeia, atinente ao mencionado artigo 110.º do TFUE, propondo a alteração do artigo 11.º do CISV e respetivas tabelas, com o objetivo de, no seu entendimento, cessar a cobrança de imposto considerada contrária às regras europeias.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar (GP) da Iniciativa Liberal (IL), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e *b*) do n.º

¹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são direcionadas para o portal oficial da Assembleia da República.

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.

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 a mesma parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

A iniciativa deu entrada a 27 de março de 2024, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). A 4 de abril de 2024 foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na sessão plenária no dia 17 de abril de 2024.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [lei formulário](#)² 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 traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

O n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário dispõe que «os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações

² Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas.

anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas».

A iniciativa em apreço não refere, nem o número de ordem das alterações introduzidas ao CISV, aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, nem o respetivo elenco.

Todavia, 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, pelo que se sugere que tal informação não seja incluída quanto ao CISV.

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, a iniciativa estabelece, no seu artigo 3.º, que a sua entrada em vigor ocorrerá «com o Orçamento de Estado subsequente à sua aprovação», estando em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

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

- **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar regras de legística formal, constantes do [Guia de Legística para a Elaboração de Atos](#)

[Normativos](#)³, por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Nesse sentido, sugere-se que o título da iniciativa mencione expressamente o diploma que pretende alterar, por motivos informativos.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões no âmbito da legística formal, sem prejuízo da análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

O CISV foi aprovado em anexo à [Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho](#)⁴.

De acordo com o [artigo 1.º](#) do CISV suprarreferido, «o imposto sobre veículos obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida dos custos que estes provocam nos domínios do ambiente, infraestruturas viárias e sinistralidade rodoviária, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária».

Este imposto é devido, nos termos do [artigo 2.º](#) do CISV, pela propriedade de automóveis ligeiros de passageiros, de utilização mista ou de mercadorias, bem como aos automóveis de passageiros com mais de 3500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, e ainda às autocaravanas, e aos motociclos, triciclos e quadriciclos.

São factos geradores do imposto ([artigo 5.º](#)):

1. «O fabrico, montagem, admissão ou importação dos veículos tributáveis em território nacional, que estejam obrigados à matrícula em Portugal» (n.º 1);
2. «A atribuição de matrícula definitiva após o cancelamento voluntário da matrícula nacional feito com reembolso de imposto ou qualquer outra vantagem fiscal» [alínea a) do n.º 2];

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

⁴ Texto consolidado retirado do sítio da *Internet* do *Diário da República Eletrónico*. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 23/04/2024.

3. «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» [alínea b) do n.º 2];
4. «A cessação ou violação dos pressupostos da isenção de imposto ou o incumprimento dos condicionalismos que lhe estejam associados» [alínea c) do n.º 2], e;
5. «A permanência do veículo no território nacional em violação das obrigações previstas no presente código» [alínea d) do n.º 2].

O n.º 3 deste artigo esclarece alguns conceitos incluídos nas normas aplicáveis a esta matéria, entendendo-se, desta forma, por «admissão», a «entrada de um veículo originário ou em livre prática noutro Estado-membro da União Europeia em território nacional» [alínea a)], e por «importação», a «entrada de um veículo originário de país terceiro em território nacional» [alínea b)].

O [artigo 6.º](#) define os momentos em que o imposto se torna exigível, em concreto, com a apresentação do pedido de introdução no consumo pelos operadores registados e reconhecidos [alínea a) do n.º 1] ou com a «apresentação da declaração aduaneira de veículos pelos particulares» [alínea b) do n.º 1]. Prevê-se ainda no n.º 3 que «a taxa de imposto a aplicar é a que estiver em vigor no momento em que este se torna exigível».

As taxas aplicáveis estão previstas nos artigos 7.º a 11.º do ISV, variando consoante tipo de veículo em causa ou as suas circunstâncias concretas.

Assim,

1. Aos automóveis ligeiros, de passageiros e de mercadorias, que trabalhem a gasolina ou a gásóleo, aplicam-se as taxas previstas nas tabelas A e B previstas no [artigo 7.º](#);
2. Aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos ou com motores híbridos plug-in, que utilizem exclusivamente como combustível gás natural, e aos automóveis ligeiros de utilização mista, sem tração às quatro rodas, com peso bruto superior a 2500 kg e lotação mínima de sete lugares, aplicam-se as taxas intermédias previstas no [artigo 8.º](#);

3. Aos automóveis ligeiros de utilização mista que apresentem as condições previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º e aos automóveis ligeiros de mercadorias, de caixa aberta ou sem caixa, com lotação superior a três lugares e sem tração às quatro rodas, aplicam-se as taxas reduzidas previstas no [artigo 9.º](#);
4. Aos motociclos, triciclos e quadriciclos aplicam-se as taxas constantes da tabela do [artigo 10.º](#);

Adicionalmente, aos veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-Membros da União Europeia é aplicável o regime previsto no [artigo 11.º](#), o qual prevê a imposição de uma «liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos» (n.º 1).

Neste seguimento, estabelece o n.º 3 do artigo 7.º que «os veículos ligeiros, equipados com sistema de propulsão a gasóleo ficam sujeitos a um agravamento de 500 (euro) no total do montante do imposto a pagar, sendo esse valor reduzido para 250 (euro) relativamente aos veículos ligeiros de mercadorias referidos no n.º 2 do artigo 9.º, com exceção dos veículos que apresentarem nos respetivos certificados de conformidade ou, na sua inexistência, nas homologações técnicas, um valor de emissão de partículas inferior a 0,001 g/km».

Por seu lado, a norma inclui, como se referiu, a Tabela D, na qual se preveem as percentagens de redução do valor do imposto, face às componentes cilindrada e ambiental, a saber:

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

A redação do atual artigo 11.º foi introduzida pelo [artigo 391.º](#) da [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), que aprovou o Orçamento do Estado para o ano de 2021. A redação anterior da mesma norma tinha sido introduzida pelo [artigo 217.º](#) da [Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro](#), a qual previa, no n.º 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». A Tabela D mantém-se inalterada desde a aprovação do ISV.

Sem prejuízo da liquidação provisória resultante da Tabela D acima mencionada, sempre que o sujeito passivo entenda que o montante do imposto assim apurado excede o imposto calculado por aplicação da fórmula prevista no n.º 3 do artigo 11.º do ISV, poderá requerer ao diretor da alfândega, mediante o pagamento prévio de uma taxa, que a mesma seja aplicada à tributação do veículo.

O Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) é, conforme consta na [apresentação](#) disponibilizada no [portal oficial](#), «um centro de arbitragem institucionalizada e caráter especializado (...) no qual podem ser resolvidos litígios de Direito público nas áreas administrativa e também tributária. (...) Na área tributária, o Regime Jurídico da Arbitragem Tributária (RJAT), aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 10/2011, de 20 de janeiro](#), prevê a possibilidade de resolução, pela via arbitral, de litígios que importem a apreciação da legalidade de atos tributários. A Autoridade Tributária e Aduaneira pré vinculou-se à arbitragem tributária sob a égide do CAAD, o que significa a previsão de um verdadeiro direito de acesso à arbitragem por parte dos contribuintes em processos até aos dez milhões de euros.

A 15 de fevereiro de 2023, o CAAD proferiu, no âmbito do Processo n.º 352/2022-T, a seguinte [decisão](#)⁵: «1. O artigo 11.º do CISV, na redação introduzida pelo artigo pelo 391.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, ao determinar a aplicação de taxas de redução diferenciadas às componentes do ISV (componente cilindrada e componente ambiental) liquidado na tributação dos veículos usados provenientes de outro Estado-membro comparativamente à tributação dos veículos originariamente registados em território português consubstancia uma discriminação não admitida pelos normativos do artigo 110.º do TFUE. 2. Em consequência, os referidos atos tributários de liquidação de ISV fundados no artigo 11.º do CISV encontram-se feridos de ilegalidade».

Por seu lado, num [despacho](#)⁶ de 6 de fevereiro de 2024, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) declarou que «o artigo 110.º [TFUE](#)⁷ deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que não tem em conta, para efeitos do cálculo do montante de um imposto sobre veículos, quando é aplicado a um veículo usado proveniente de outro Estado-Membro, a desvalorização da componente ambiental deste imposto na mesma proporção e nos mesmos termos em que o faz em relação à componente cilindrada do referido imposto se, e na medida em que, o montante do imposto cobrado sobre o referido veículo importado exceder o montante do valor

⁵ Disponível no portal oficial do CAAD. Consultas efetuadas a 23/04/2024.

⁶ Disponível no portal legislativo da União Europeia, EUR-LEX. Consultas efetuadas a 23/04/2024.

⁷ De acordo com esta norma, «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».

residual do imposto incorporado no valor dos veículos nacionais similares presentes no mercado nacional de veículos usados».

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

No plano da União Europeia (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.⁸

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 país⁹.

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 discriminação¹⁰.

De acordo com o artigo 4.º do [TUE](#)¹¹ «(...) as competências que não sejam atribuídas à União nos Tratados pertencem aos Estados-Membros», mas estes «(...) tomam todas

⁸ 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».

⁹ Informação retirada de um sítio oficial da *Internet* da União Europeia (<https://europa.eu/youreurope>) no separador [Impostos sobre os veículos automóveis nouro país da UE](#). Pesquisas realizadas em 1/08/2023.

¹⁰ *Idem*

¹¹ Versão consolidada do Tratado de Lisboa, edição da Divisão de Edições da Assembleia da República disponível na página oficial da Assembleia da República em [Tratado de Lisboa \(parlamento.pt\)](#).

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](#)¹² (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) 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 discriminatórias¹³.

A [Diretiva 83/182/CEE](#)¹⁴, *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*, com o objetivo de 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](#)]¹⁵ propunha políticas e opções destinadas a servir os objetivos do mercado interno e ambientais, abrindo caminho à proposta de diretiva [[COM\(2005\) 261](#)].

¹² 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.

¹³ 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](#);

¹⁴ 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.

¹⁵ Ver também comunicado de imprensa ([IP/02/1274](http://ip/02/1274)) disponível no sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>).

[final](#)¹⁶, 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 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](#)]¹⁷.

Em 2012, uma Comunicação da Comissão [[COM\(2012\) 756 final](#)]¹⁸ 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

¹⁶ 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>).

¹⁷ Informação retirada do site oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>) no separador [Taxation and Customs Union](#) pesquisas realizadas em 6/02/2023.

¹⁸ Ver também comunicado de imprensa ([IP/12/1368](#)) disponível no site oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>).

cidadãos e empresas da UE que podem derivar do direito comunitário e da jurisprudência do Tribunal de Justiça da UE.¹⁹

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.»

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 e Dinamarca.

ESPANHA

O [Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte \(IEDMT\)](#)²⁰ é regulado pela [Ley 38/1992, de 28 de diciembre](#)²¹, de *Impuestos Especiales*. O IEDMT pode, assim, ser caracterizado como um tributo 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 matrícula dos veículos em Espanha](#)²², independentemente de:

- Terem sido fabricados ou importados; e

¹⁹ Informação retirada do sítio oficial da *Internet* da Comissão Europeia (<https://ec.europa.eu>), no separador [Taxation and Customs Union](#) pesquisas realizadas em 1/08/2023.

²⁰ Retirado do portal [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²¹ 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 29.04.2024.

²² Retirado do portal [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

- Serem viaturas novas ou usadas.

O IEDMT encontra-se previsto no [Título II](#) do diploma supracitado, sendo o facto tributário aplicável, definido 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](#), sendo que as Comunidades Autónomas poderão incrementar os respetivos tributos (até um máximo de 15%) com base nas competência definida pelo [artículo 51](#) da [Ley 22/2009, de 18 de diciembre](#)²³. A [Agencia Tributaria](#)²⁴ apresenta no seu [portal](#)²⁵ as taxas de imposto atualmente em vigor, assim como os incrementos das mesmas, atualmente aplicáveis nas seguintes [Comunidades Autónomas](#)²⁶: [Andalucía](#)²⁷, [Principato de Asturias](#)²⁸, [Illes Balears](#)²⁹, [Cantabria](#)³⁰, [Cataluña](#)³¹, [Extremadura](#)³², [Región de Murcia](#)³³ e [Comunitat Valenciana](#)³⁴.

A [incidência](#)³⁵ desta tipologia de tributo, no que concerne ao caso de veículos automóveis matriculados noutra Estado-Membro, deverá considerar as disposições relativas ao valor de mercado das viaturas adquiridas, conforme decorre do [artículo 57](#) da [Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria](#). A definição dos valores médios de mercado considerados para efeitos de quantificação da carga fiscal, deverão ser aprovados por ordem ministerial do [Ministerio de Hacienda y Función Pública](#)³⁶, encontrando-se atualmente em vigor, para este efeito, a [Orden HFP/1396/2023, de 26](#)

²³ *Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias.*

²⁴ Retirado do portal [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²⁵ Retirado do portal [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²⁶ Retirado do portal [administracion.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²⁷ Retirado do portal [juntadeandalucia.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²⁸ Retirado do portal [juntaex.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

²⁹ Retirado do portal [caib.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³⁰ Retirado do portal [cantabria.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³¹ Retirado do portal [genocat.net](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³² Retirado do portal [gobex.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³³ Retirado do portal [carm.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³⁴ Retirado do portal [gva.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³⁵ Retirado do portal [sede.agenciatributaria.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³⁶ Retirado do portal [hacienda.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

[de diciembre](#)³⁷, onde se destacam as disposições constantes do *artículo 5*, relativo à *Regla especial para la determinación del valor a los efectos del IEDMT*.

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*, assim como o quadro legal decorrente do [Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre](#), por el que se aprueba el *Reglamento General de Vehículos*.

Finalmente, cumpre ainda relevar a realização de um [estudo](#)³⁸, realizado pelo *Ministerio de Hacienda y Función Pública*, onde pode ser consultada a evolução normativa do IEDMT e uma análise de direito comparado relativa a esta tipologia de tributo.

DINAMARCA

De acordo com o [LBK n.º 1194 af 02/06/2021 \(Registreringsafgiftsloven\)](#)³⁹, os veículos usados importados são tributados de forma semelhante aos veículos usados similares já presentes no mercado dinamarquês. Isso é alcançado através do sistema de cálculo do imposto de registo ([registreringsafgift](#)) para veículos usados importados.

Este tributo é calculado com base em vários fatores, incluindo o valor do veículo, sua idade e sua eficiência energética. No caso de veículos usados importados, o valor de referência usado para o cálculo do imposto é frequentemente determinado com base no valor de mercado dos veículos usados semelhantes já presentes na Dinamarca. Isso significa que, se há veículos usados semelhantes no mercado dinamarquês que estão sujeitos a um determinado nível de imposto, os veículos usados importados com características semelhantes serão tributados a uma taxa semelhante.

³⁷ Orden HFP/1396/2023, de 26 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

³⁸ Ministerio de Hacienda y Función Pública (março de 2022) “Estudio sobre el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y sobre el Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica”. Retirado do portal [hacienda.gob.es](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

³⁹ Diplomas consolidados retirado do portal oficial [retsinformation.dk](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à Dinamarca são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 29.04.2024

A incidência desta tipologia de imposto é definida no §2 do diploma supracitado, onde se estabelecem as regras gerais sobre a incidência do imposto de registo para veículos automotores.

A Administração fiscal dinamarquesa apresenta no seu portal [informações adicionais](#) relativas ao procedimento de regularização deste tributo, no contexto de importação de veículos.

Organizações internacionais

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

(OCDE)

A [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico \(OCDE\)](#)⁴⁰, através do estudo [Consumption Tax Trends 2022](#)⁴¹, 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)

Consultada a base de dados do processo legislativo e da Atividade Parlamentar (AP), não se identificaram outras iniciativas ou petições pendentes sobre a matéria objeto do presente projeto de lei.

⁴⁰ Retirado do portal [oecd.org](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

⁴¹ *Taxing vehicles and their use*. Retirado do portal [oecd-ilibrary.org](#). Consultas efetuadas a 29.04.2024.

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Efetuada pesquisa sobre a mesma base de dados, foram identificados os seguintes antecedentes parlamentares sobre a temática geral da tributação de veículos usados provenientes da UE:

- [Projeto de Lei n.º 520/XV/1.ª \(IL\)](#) – «Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, eliminando obstáculos à livre circulação de veículos híbridos provenientes da União Europeia», rejeitado no âmbito da votação na generalidade, com os votos contra do GP PS, a abstenção do GP PSD, GP BE e DURP PAN e os votos a favor do GP CH, GP IL, GP PCP e DURP L;
- [Projeto de Lei n.º 846/XV/1.ª \(CH\)](#) – «Altera o Código do Imposto sobre Veículos, aumentando o leque de isenções previstas e altera o Regime de Inspeções Técnicas de Veículos a Motor e os seus Reboques, no sentido de não discriminar os veículos com matrículas provenientes de Estados-Membros», rejeitado no âmbito da votação na generalidade, com os votos contra do GP PS, a abstenção do GP PSD, GP PCP, GP BE, DURP PAN e DURP L e os votos a favor do GP CH e GP IL;
- [Projeto de Lei n.º 854/XV/1.ª \(IL\)](#) – «Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, eliminando a atual discriminação fiscal de veículos usados provenientes da União Europeia», rejeitado no âmbito da votação na generalidade, com os votos contra do GP PS e GP PCP, a abstenção do GP BE, DURP PAN e DURP L e os votos a favor do GP PSD, GP CH e GP IL;
- [Projeto de Resolução n.º 824/XV/1.ª \(IL\)](#) – «Recomenda ao Governo que proceda à devolução automática do ISV cobrado ilegalmente», rejeitado com os votos contra do GP PS, a abstenção do GP PSD, GP PCP, GP BE e DURP PAN e os votos a favor do GP CH, GP IL e DURP L.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas facultativas

Atenta a matéria objeto da iniciativa, poderá ser pertinente consultar as seguintes entidades:

- Secretária de Estado dos Assuntos Fiscais;

Projeto de Lei n.º 24/XVI/1.ª (IL)

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.ª)

— AT.

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. 18 jul. 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

Projeto de Lei n.º 24/XVII/1.ª (IL)

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.ª)

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.