

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 149/XIV/1.<sup>a</sup>

### PELA REPOSIÇÃO DA LEGALIDADE INERENTE AO ISV COBRADO AOS VEÍCULOS USADOS PROVENIENTES DE OUTRO ESTADO-MEMBRO DA UE.

#### Exposição de motivos

Nas últimas três décadas, as tabelas de cálculo do IA/ISV (Imposto Automóvel/Imposto sobre veículos) têm sido alvo de variadas alterações, circunstância que sempre tem procurado funcionar como “válvula travão” à expansão do comércio dos veículos usados de origem comunitária.

Durante estas três décadas, igualmente tem o sector convivido com o surgimento de normas altamente prejudiciais ao desenvolvimento da atividade, que em muito têm contribuído para um clima de latente e constante insegurança e reivindicação de melhores soluções por parte dos agentes envolvidos nesta atividade económica.

No ano de 1997, (ainda que esta medida fosse depois revogada cerca de um ano depois do seu surgimento), o governo Socialista de então, o do “pântano”, começou por introduzir uma medida verdadeiramente discriminatória, prevendo que as matrículas das viaturas desta natureza fossem especificamente identificadas com a letra “K” no momento em que se solicitasse o pedido da primeira matrícula e conseqüente registo em Portugal.

A primeira condenação no TJUE-Tribunal Justiça da União Europeia em matéria de IA (Imposto automóvel) ocorre em 26 de maio 1993 (processo: C-345/93, Nunes Tadeu). Um segundo processo sobre a mesma matéria deu entrada no TJUE em 1998, processo:(C-393/98, (Gomes Valente): “(pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Supremo Tribunal Administrativo) «Imposições internas — Imposto especial que incide sobre os veículos a motor — Veículos usados»), tendo-se arrastado até 2001, obrigando a AT a criar o denominado “Método alternativo”; formula de cálculo do Imposto Automóvel, que passou assim a chamar-se ISV-Imposto sobre veículos.

Este “Método alternativo” deveria ter em conta rubricas como o estado geral da viatura, o seu valor de mercado em novo, o seu valor de mercado usado equivalente a viatura nacional semelhante, quilometragem e equipamento opcional, o que resultou, ainda que temporariamente numa tributação mais justa e eficiente. Já em novembro 2008 o grupo parlamentar do PS apresentou uma proposta de alteração ao ISV, tendo sido aprovada e entrado em vigor a 01 de janeiro 2009, implicando um aumento de ISV a pagar pelos veículos usados comunitários tão elevado, que acabou por provocar o colapso do sector através de falências generalizadas nas empresas de transportadores, falta de trabalho nas oficinas e numa quebra nunca antes verificada nas legalizações de veículos. (Em janeiro de 2009 foram legalizados menos de 100 viaturas em todo o território nacional, quando a média mensal seria de cerca 7000 veículos).

Em 2010, face a novas queixas apresentadas na união europeia, o governo voltou uma vez mais a mexer no ISV, limitando as tabelas de reduções por anos de uso e emissões ao máximo de 5 anos e 52%, de onde se iniciou um “processo por infração” contra o Estado Português, tendo o próprio, uma vez mais, não acatado as recomendações da Comissão, tendo o processo acabado por seguir para o TJUE-Tribunal Justiça da União

Europeia. (Ver acórdão: C-200/15 de junho 2016. “Acórdão do Tribunal de Justiça (Sétima Secção) de 16 de junho de 2016

Da condenação decidida ao Estado português, voltou a haver alterações no ISV em janeiro de 2017, tendo sido acatada a decisão, ao restituir os escalões de descontos que tinham sido eliminados em 2010 na componente cilindrada e idade de uso, mas retirando-se quaisquer descontos na vertente CO2, independentemente da idade da viatura.

Ao retirar a componente CO2 dos cálculos do ISV em geral, o valor a pagar de ISV na legalização das viaturas usadas comunitárias, tanto pelo método do “Regime geral” como pelo “Método alternativo”, deixou de ser economicamente viável, numa tomada de posição que pode inclusivamente questionar se o Estado português não se encontra desde então a violar o princípio da livre circulação de bens e pessoas.

O processo por infração de 24 de janeiro 2019 da CE contra Portugal está concluído. No passado dia 27 de novembro de 2019, a CE apresentou o seu parecer fundamentado e concedeu a Portugal um prazo adicional de 30 dias, para alterar o ISV sobre as viaturas usadas comunitárias.

Caso o Estado Português não proceda de acordo com as recomendações da CE, o processo segue para o TJUE.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República recomende ao Governo que:

- Acate as decisões sustentadas pelo direito comunitário, bem como pelas suas respetivas diretivas comunitárias, pelos acórdãos dos tribunais nacionais e comunitários e pelo TJUE.

Assembleia da República, 9 de dezembro de 2019

O Deputado do CHEGA  
André Ventura