



NOTA DE ADMISSIBILIDADE

Petição n.º 457/XIII/3.ª

ASSUNTO: Alteração do Imposto Sobre Veículos.

Entrada na AR: 22 de janeiro de 2018

N.º de assinaturas: 4369

1.º Peticionário: Joaquim Marco Ferreira da Silva

Introdução

A petição n.º 457/XIII/3.^a – *Alteração do Imposto Sobre Veículos*, deu entrada na Assembleia da República a 22 de janeiro de 2018, nos termos do estatuído na [Lei n.º 43/90, de 10 de agosto](#), com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de março, 15/2003, de 4 de junho, 45/2007, de 24 de agosto e 51/2017, de 13 de julho e retificada pela Declaração de Retificação n.º 23/2017, de 5 de setembro, adiante designada por Lei do Exercício do Direito de Petição (LEDP).

A petição foi endereçada a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, tendo sido despachada, a 29 de janeiro de 2018, à Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa (COFMA), com vista à sua tramitação, nos termos definidos por lei.

I. A Petição

Trata-se de uma petição exercida coletivamente, nos termos do estatuído no n.º 3 do artigo 4.º da referida LEDP, sendo Joaquim Marco Ferreira da Silva o seu primeiro subscritor.

Através do instrumento conferido pela LEDP, os peticionários vêm solicitar a alteração do Código do Imposto Sobre Veículos (ISV), de modo a cumprir a legislação europeia e a promover o mercado automóvel nacional. Solicitam nomeadamente que o IVA incida apenas sobre o preço das viaturas, deixando de incidir também sobre o ISV. Fundamentam o pedido nos seguintes termos:

- 1) As alterações ao Código do Imposto Sobre Veículos (CISV)¹ introduzidas no âmbito do Orçamento do Estado para 2017 e também no Orçamento de Estado para 2018 vieram onerar ainda mais os veículos novos;
- 2) A tributação do IVA sobre o ISV viola legislação europeia e contribui para o aumento do preço das viaturas tornando mais atrativo o mercado automóvel importado, situação que no entendimento dos peticionários deveria ser revertida;
- 3) O Estado Português já foi sancionado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), em 2009, por não considerar a componente de CO2 na redução do ISV nos veículos usados importados, aplicando a redução apenas à componente cilindrada, e

¹ O ISV é um imposto que incide sobre veículos ligeiros de passageiros, automóveis ligeiros de utilização mista, automóveis ligeiros de mercadorias, automóveis de passageiros com mais de 3500 Kg e lotação não superior a nove lugares, autocaravanas, motociclos, triciclos e quadriciclos. O direito de tributação (fato gerador) constitui-se com o fabrico, a montagem, a admissão e a importação de veículos, sendo que a admissão corresponde à entrada de veículos provenientes de um Estado-Membro em Portugal.

em 2016, por não considerar a desvalorização dos veículos para além dos 5 anos. Parte da sentença foi cumprida pois a redução foi prolongada até aos 10 anos ou mais, mas reincidiu no problema anterior aplicando a redução do imposto apenas na componente cilindrada, tratando os veículos como novos.

- 4) Consideram injusto que Portugal seja um dos países europeus que mais impostos paga sobre o automóvel, seja em viaturas novas, seja em viaturas usadas importadas.
- 5) Sustentam finalmente que a redução dos impostos sobre as viaturas promoverá o rejuvenescimento do parque automóvel – um dos mais envelhecidos da Europa - com impacto positivo para o ambiente e para a segurança rodoviária.

II. Análise da petição

O objeto da petição está especificado e estão presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da LEDP, quanto à forma da petição e tramitação das petições dirigidas à Assembleia da República, respetivamente.

Consultada a base de dados, não foi encontrada qualquer petição pendente sobre tema conexo com o agora apresentado.

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar sobre iniciativas legislativas pendentes não foi encontrada nenhuma sobre matéria conexa.

De acordo com o estatuído no n.º 5 do artigo 17.º da referida lei, a Comissão deve deliberar sobre a admissão da petição, nomeadamente se ocorre alguma das causas legalmente previstas que determinem o indeferimento liminar da petição (artigo 12.º da LEDP). Não se verificando nenhuma das aludidas causas de indeferimento liminar, **propõe-se a admissão da presente petição.**

Importa referir que o ISV surge no âmbito de uma reforma global da tributação automóvel que visou, entre outros objetivos, introduzir uma componente ambiental, contribuindo para a redução das emissões de CO₂. Com efeito, a tributação automóvel, nomeadamente o ISV, pretende também promover a internalização de externalidades, entre as quais se incluem as de natureza ambiental, onerando os contribuintes pelos custos que provocam nos domínios do ambiente e infraestruturas viárias e, da segurança (decorrente da sinistralidade rodoviária). O ISV é assim calculado com base em dois critérios: a cilindrada e as emissões de CO₂ do veículo.

O ISV foi criado pela [Lei n.º 22-A/2007](#), de 29 de Junho que aprova o Código do Imposto sobre Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação. As tabelas de taxas para veículos automóveis estão previstas nos artigos 7.º, 8.º e 9.º do CISV, aprovado em anexo à referida Lei. No artigo 11.º do CISV consta a tabela aplicável aos veículos usados. A atualização das tabelas para 2018 está prevista no artigo 254.º da [Lei do Orçamento de Estado para 2018](#), Lei 114/2017, de 29 de dezembro.

Importa mencionar o [Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia](#), de junho de 2016, considerando que Portugal tem atuado em violação do artigo 110.º do Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), quando, ao liquidar o ISV, aplica uma Tabela de desvalorização aos veículos usados originários de um Estado-Membro que não tem em conta a sua desvalorização real. Estará em causa a violação da lei da livre circulação de bens e mercadorias, que resulta da discriminação negativa dos veículos usados importados de outro país da UE.

Sobre a outra polémica questão de saber se o ISV deve ser incluído no valor tributável para efeitos do IVA das transmissões internas, aquisições intracomunitárias ou importações de veículos automóveis, releva assinalar a decisão do TJUE no processo [C-106/10](#), concordando com essa inclusão, validando assim a posição do Estado português.

III. Tramitação subsequente

1. De acordo com o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da referida Lei, **é necessário proceder à publicação da petição**, na íntegra, no Diário da Assembleia da República. Nos termos do estatuído no n.º 1 do artigo 21.º da LEDP, **é obrigatória a audição do primeiro peticionário**. Também **é obrigatório apreciar a Petição em Plenário**, de acordo com a alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LEDP.
2. Tendo em consideração o tema suscitado pelos peticionários, poderá a Comissão deliberar, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da LEDP, solicitar a pronúncia ao Ministério das Finanças.
3. Por fim, e de acordo com o n.º 9 do artigo 17.º da LEDP, a Comissão deverá apreciar a petição em análise no prazo de 60 dias a partir da admissão da petição, **até 9 de abril de 2018**.

IV. Conclusão

1. Nos termos do n.º 5 do artigo 17.º da LEDP, propõe-se que a Comissão admita a presente petição, por não ocorrer nenhuma causa de indeferimento liminar.
2. Em sendo admitida, propõe-se ainda que seja solicitada informação ao Ministério das Finanças.
3. Acresce referir que, ao abrigo do artigo 17.º da mesma Lei, uma vez admitida a petição pela Comissão, deverá ser nomeado o Deputado Relator que elaborará o Relatório Final a aprovar pela Comissão.
4. Atento o fato de ser subscrita por 4369 peticionários, é obrigatória a publicação integral da petição em Diário da Assembleia da República, como o é a audição dos peticionários, e a sua apreciação em sessão plenária, nos termos das normas da LEDP acima citadas.

Palácio de S. Bento, 6 de fevereiro de 2018

A assessora da Comissão

Ângela Dionísio