



REPÚBLICA  
PORTUGUESA

CABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO  
DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES

Exma. Senhora  
Presidente da Comissão de  
Orçamento, Finanças e Modernização  
Administrativa  
Deputada Teresa Leal Coelho

SUA REFERÊNCIA  
50/COFMA/2018

SUA COMUNICAÇÃO DE  
08-02-2018

NOSSA REFERÊNCIA  
Nº: 851  
ENT.: 1392  
PROC. Nº:

DATA  
07/03/2018

**ASSUNTO:** Resposta ao pedido de informação sobre a Petição n.º 457/XIII/3.<sup>a</sup>, iniciativa de Joaquim Marco Ferreira da Silva e outros - "Alteração do Imposto Sobre Veículos.

Encarrega-me o Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares de enviar a resposta proveniente do Gabinete do Senhor Ministro das Finanças, ao pedido de informação sobre a Petição mencionada em epígrafe, através do ofício n.º 413, datado de 06 de março, cuja cópia se anexa.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Gonçalves



16 MAR 18 10:41:3

Exma. Senhora  
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de Estado  
dos Assuntos Parlamentares  
Dra. Marina Gonçalves

SUA REFERÊNCIA  
589

SUA COMUNICAÇÃO DE  
15-02-2018

NOSSA REFERÊNCIA  
ENT.: 1080  
PROC. N.º: 04.4

DATA

ASSUNTO: Petição n.º 457/XIII/3.ª, iniciativa de Joaquim Marco Ferreira da Silva e outros: "Alteração do Imposto sobre Veículos"

Exma. Senhora

Tendo sido solicitado, pela COFMA, ao abrigo do art.º 20.º, n.º 4 da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto (Exercício do Direito de Petição), informação sobre a Petição 457/XIII/3.ª "Pela Alteração do Imposto Sobre Veículos", há a informar o seguinte:

**I. IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS (ISV) - VEÍCULOS USADOS, MATRICULADOS NOUTRO ESTADO-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA**

- 1 Na petição apresentada junto da Assembleia da República é questionada a conformidade da legislação portuguesa com o Direito da União Europeia, no que respeita à tributação, em ISV, dos veículos usados "importados".
- 2 Defendem os subscritores da petição que o facto de o Código do Imposto Sobre Veículos (CISV - aprovado pela Lei n.º 22-A/2007, de 29 de Junho), na redação dada pela Lei do OE/2017 (Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro), fazer incidir as percentagens de redução de tributação para os veículos usados apenas sobre a componente "cilindrada" da tributação, excluindo-se dessa redução a componente "ambiental" (emissões de CO2), viola o Direito da União Europeia e está em contradição com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE).
- 3 Em primeiro lugar cumpre esclarecer que não estão em causa veículos "importados", na aceção técnica, mas sim veículos provenientes de outros Estados-Membros da União Europeia, que aí se encontram matriculados, e que se destinam a ser introduzidos no consumo (matriculados) em Portugal.
- 4 Dispõe o art.º 11.º, n.º 1 do CISV, na redação em vigor (dada pela Lei OE/2017), sob a epígrafe «Taxas - veículos usados»; 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"*.



TABELA D

Tempo de uso	Percentagem de redução
Até 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

- 5 A alteração efetuada pela Lei do OE/2017, procedeu ao alargamento das percentagens de redução da tabela D, que consta do art.º 11.º do CISV, tendo sido criado o escalão “Até um ano”, a que corresponde uma percentagem de redução de 10%, sendo ainda criados novos escalões a partir dos cinco anos de uso, com percentagens de redução adicionais que atingem os 80% para veículos com mais de 10 anos, permitindo estabelecer uma maior correspondência entre a desvalorização comercial média sofrida pelos veículos usados no mercado nacional e o seu nível de tributação, em sede de ISV, que na redação anterior se cifrava no máximo de 52% para veículos com mais de 5 anos de uso (Art.º 11.º do CISV na redação da Lei n.º 55-A/2010 de 31 de Dezembro).
- 6 Esta alteração legislativa ao art.º 11.º, n.º 1 do CISV, foi efetuada em cumprimento do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), de 16 de junho de 2016 (Proc. C-200/15) que decidiu que: “A República Portuguesa, ao aplicar, para efeitos da determinação do valor tributável dos veículos usados provenientes de outro Estado-Membro, introduzidos no território de Portugal, um sistema relativo ao cálculo da desvalorização dos veículos que não tem em conta a sua desvalorização antes de estes atingirem um ano, nem a desvalorização que seja superior a 52% no caso de veículos com mais de cinco anos, não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110.º TFUE”.
- 7 A desvalorização dos veículos no mercado nacional, conforme consta do n.º 1, do art.º 11º do CISV, é calculada tendo por referência a desvalorização comercial média dos veículos, mediante uma tabela de reduções que varia em função do tempo de uso do veículo.
- 8 De acordo com a referida tabela, entendeu o legislador em matéria de política fiscal, aplicar as percentagens de redução apenas ao imposto resultante da componente cilindrada, ficando de fora a componente ambiental, imprimindo coerência entre a tributação dos veículos novos e veículos usados na medida em que a aquisição de uns e de outros se rege pelos mesmos princípios, justiça fiscal e respeito pelo meio ambiente.
- 9 A alteração ao art.º 11.º do CISV nos moldes acima mencionados tem ainda subjacente o disposto no art.º 1.º do CISV, que consagra o “Princípio da equivalência”, nos termos do qual; “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.”



- 10 Com efeito, o modelo de tributação do ISV resultante da aprovação do CISV pela Lei n.º 22-A/2007, de 29 de Junho, foi norteado por preocupações ambientais em respeito pelas orientações emanadas pelas instâncias comunitárias e pelos compromissos então assumidos no âmbito do Protocolo de Quioto. A componente ambiental passou, assim, a ser determinante no cálculo do imposto que incide sobre os veículos novos e usados (com elevadas emissões), em obediência ao princípio do poluidor pagador, levando os consumidores a optar por automóveis com menores emissões de dióxido de carbono.
- 11 É inegável que o setor dos transportes, designadamente o transporte individual de passageiros, é um dos principais emissores de gases com efeito de estufa, devendo ser desincentivada a aquisição de veículos com níveis de emissões de CO<sub>2</sub> elevados, enquanto fator determinante para serem atingidas as metas de descarbonização assumidas por Portugal no contexto internacional.
- 12 Resta ainda sublinhar que o referido Acórdão do TJUE de 16 de junho de 2016 (Proc.º C-200/15) em parte alguma se refere aos elementos/componentes de tributação do ISV, seja a cilindrada, seja a componente ambiental, como fundamento para a conformidade ou desconformidade da legislação portuguesa face ao Direito da União Europeia, nem fundamenta a declaração de incumprimento das obrigações decorrentes dos Tratados por parte da República Portuguesa por referência a esses elementos/componentes: a sua pronúncia limitou-se à questão do tempo de uso dos veículos, como fator a considerar para efeitos da redução de tributação.

## II. IMPOSTO SOBRE O VALOR ACRESCENTADO (IVA) - INCLUSÃO DO ISV NA BASE TRIBUTÁVEL DO IVA

- 1 Relativamente à inclusão do ISV na base tributável do IVA, matéria que é igualmente objeto da petição apresentada na Assembleia da República, trata-se de questão que foi objeto de apreciação pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), no Acórdão de 28 de Julho de 2011 (processo n.º C-106/2010 -Lidl & Companhia), tendo esta Instituição concluído:
- “Um imposto como o imposto sobre veículos em causa no processo principal, cujo facto gerador está directamente ligado à entrega de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação deste imposto e que é pago pelo fornecedor desse veículo, integra-se no conceito de «impostos, direitos aduaneiros, taxas e demais encargos», na acepção do artigo 78.º, primeiro parágrafo, alínea a), da Directiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de Novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado, e deve, em aplicação desta disposição, ser incluído no valor tributável em imposto sobre o valor acrescentado da entrega do referido veículo.”* (realce nosso).
- 2 Assim, quanto a este ponto, não restam dúvidas quanto à conformidade da legislação portuguesa com o Direito da União Europeia.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Caldas

CC: SEAF