



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

Relatório

Projeto de Lei n.º 24/XVI/1.ª

IL

Relator(a): Deputado
João Ribeiro

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

ÍNDICE¹

PARTE I² - CONSIDERANDOS

- I.1. Apresentação sumária da iniciativa
- I.2. Análise jurídica complementar à nota técnica - *facultativo*
- I.3. Avaliação dos pareceres solicitados - *quando aplicável*
- I.4. Avaliação dos contributos resultantes da consulta pública - *quando aplicável*

PARTE II - OPINIÕES DOS DEPUTADOS e GP (facultativo)

- II.1. Opinião do Deputado(a) Relator(a) - *facultativo*
- II. 2. Posição de outro(a)s Deputado(a)s - *facultativo*
- II. 3. Posição de grupos parlamentares - *facultativo*

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV - NOTA TÉCNICA E OUTROS ANEXOS

- IV.1. Nota técnica
- IV.2. Outros anexos - *quando aplicável*

¹ Em conformidade com o disposto no artigo 139.º do Regimento.

² A elaboração da parte I pode ser dispensada por deliberação da Comissão, sob proposta do relator, se não tiverem sido emitidos pareceres ou recebidos contributos sobre a iniciativa. Nesse caso, pode ser adotada a seguinte formulação: «Parte I – Não tendo sido recebidos pareceres ou contributos escritos sobre esta iniciativa, a Comissão deliberou, sob proposta do relator, nos termos do n.º 3 do artigo 139.º, dispensar a elaboração desta parte, aderindo ao conteúdo da nota técnica, que contempla já uma apresentação sumária da iniciativa e uma análise jurídica do seu objeto.»

PARTE I - CONSIDERANDOS

I.1. Apresentação sumária da iniciativa

1. Nota Preliminar

O Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL), tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o **Projecto de Lei n.º 24/XVI/1ª – “Altera o Código do Imposto sobre os Veículos, eliminando a atual discriminação fiscal de veículos usados provenientes da União Europeia”**.

O Projecto de Lei em análise deu entrada na Assembleia da República no dia 27 de março de 2024, tendo sido junta a ficha de avaliação prévia de impacto de género. Foi admitida a 04 de abril e baixado 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.

2. Objeto, conteúdo e motivação da iniciativa

O Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL) 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.

O Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL) defende 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. Face a esta exposição, propõem a alteração do artigo 11.º do CISV e respetivas tabelas, com o

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

objetivo de, no seu entendimento, cessar a cobrança de imposto considerada contrária às regras europeias.

3. Apreciação dos requisitos constitucionais, regimentais, formais e cumprimento da lei formulário

A iniciativa 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 (Constituição), bem como 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 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.

A iniciativa em questão respeita 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 Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, de ora em diante designada como lei formulário, 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 a atual discriminação fiscal de veículos usados provenientes da União Europeia** » - traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no

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

n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, o título possa ser ainda objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

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. Contudo, há que ter em consideração que 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 para tentar manter uma redação simples e concisa, parece-nos mais seguro e eficaz não acrescentar o elenco dos diplomas que procederam a alterações ou o número de ordem da alteração, quando a iniciativa incida sobre códigos (como é o caso, em concreto, do Código do ISV), leis ou regimes gerais, regimes jurídicos ou atos legislativos de estrutura semelhante, tendo sido esta, aliás, a opção seguida pelos autores no projeto de lei em apreço.

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 n.º 74/98, de 11 de novembro.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 3.º deste projeto de lei prevê a sua entrada em vigor «*com o Orçamento do Estado subsequente à sua publicação*», mostrando-se conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual 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.

4. Enquadramento jurídico nacional, europeu e internacional

A *Nota Técnica* anexa a este parecer apresenta uma análise cuidada ao enquadramento jurídico nacional relevante para enquadrar a iniciativa em apreço, pelo que *se recomenda a sua leitura integral*.

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

O CISV foi aprovado em anexo à Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho.

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.

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 noutra 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.

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).

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

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».

Para efeitos de enquadramento internacional, a legislação comparada apresentada é no 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.

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 país.

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

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

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

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 EU.

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.»

A nível internacional o enquadramento efectuado teve como base a legislação de: Espanha e da Dinamarca.

De ressaltar a consulta da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), através do estudo *Consumption Tax Trends 2022*, o qual 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.

5. Enquadramento Parlamentar: Iniciativas ou petições pendentes sobre a mesma matéria e antecedentes parlamentares

a) 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.

b) 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 EU:

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

- 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*»;
- 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*»;
- 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*»;
- Projeto de Resolução n.º 824/XV/1.ª (IL) – «*Recomenda ao Governo que proceda à devolução automática do ISV cobrado ilegalmente*».

6. Consultas facultativas

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

- Secretária de Estado dos Assuntos Fiscais;
- Autoridade Tributária.

PARTE II – OPINIÃO DO(A) DEPUTADO(A) RELATOR(A)

O signatário do presente parecer exime-se, nesta sede, de manifestar a sua opinião política sobre a iniciativa em apreço, a qual é, de resto, de “*elaboração facultativa*” nos termos do n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República, reservando o seu Grupo Parlamentar a respetiva posição para o debate em Plenário.

PARTE III – CONCLUSÕES

A Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública é de parecer que o Projeto de Lei n.º 24/XVI/1ª (IL) - *“Altera o Código do Imposto Sobre os Veículos, Eliminando a Atual Discriminação Fiscal de Veículos Usados Provenientes da União Europeia”* reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutido e votado em plenário, reservando os grupos parlamentares o seu sentido de voto para o debate.

PARTE IV – ANEXOS

Anexa-se a nota técnica elaborada pelos serviços ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 12 de junho de 2024.

O Deputado Relator

EM SUBSTITUIÇÃO



(João Ribeiro)

O Presidente da Comissão



(Filipe Neto Brandão)