

PRONÚNCIA SOBRE PROPOSTA DE LEI Nº 35/XV/1ª (GOV)

Pretende-se com a proposta legislativa em apreciação introduzir alterações ao Código do ISV de que resultarão o agravamento do imposto no caso de introdução no consumo de autocaravanas e veículos fabricados antes de 1970, vulgarmente designados por clássicos.

Alteração que prevê o aditamento de uma alínea e), ao nº 2, do art. 7º e a revogação do nº 2, do artigo 8.º e do nº 3, do artigo 9º.

Estas alterações irão determinar que se deixe de aplicar a taxa intermédia e a taxa reduzida na admissão em Portugal daquele tipo de viaturas, **que assim passarão a pagar a taxa da Tabela B sobre a totalidade do imposto.**

Pretende-se com a presente pronúncia evidenciar-se as questões relacionadas com a admissão de veículos com as categorias supra referidas, no estado de usados, ou seja, que foram objeto de uma primeira matrícula num outro Estado-Membro da União Europeia.

Pois, nestes casos, é preciso evitar que a tributação destes veículos admitidos em Portugal seja mais onerosa relativamente aos que são comercializados em Portugal, o que acontecerá se estas viaturas forem tributadas pela taxa vigente à data da sua admissão em Portugal e não pela taxa vigente na data da 1ª matrícula.

Esta situação foi vivenciada no que diz respeito à liquidação do Imposto Único de Circulação (IUC), tendo o Tribunal de Justiça da União Europeia considerado que a liquidação deste imposto, tendo em consideração o ano de admissão das viaturas em Portugal e não o ano da sua primeira matrícula, violava o disposto no art. 110º do TFUE, obrigando a AT a rever oficiosamente todas as liquidações do imposto e restituição aos respetivos sujeitos passivos do valor cobrado em excesso.

A mesma situação está a ocorrer com a admissão dos veículos ligeiros de passageiros usados, com motores híbridos plug-in, estando a AT a liquidar o ISV com base no regime legal mais oneroso vigente à data da admissão dos veículos em Portugal e não de acordo com o regime legal em vigor à data da primeira matrícula das mesmas viaturas noutra estado-Membro.

Esta atuação é em tudo idêntica à levada a cabo relativamente ao IUC, e já foi objeto de decisões do Tribunal Arbitral que anularam parcialmente a liquidação do imposto, tendo, num dos processos em que se discutia a legalidade da liquidação do ISV, sido ordenado o reenvio prejudicial dessa questão para que o TJUE se pronuncie sobre se a liquidação do imposto nos moldes em que está a ser efetuada pela AT viola ou não o disposto no art. 110º do TFUE, estando-se a aguardar a decisão deste Tribunal.

Assim, e tendo em consideração a jurisprudência do TJUE que considera esta prática fiscal ilegal por violar o disposto neste artigo do Tratado e tendo em consideração o primado do direito europeu sobre o direito nacional, previsto constitucionalmente, a proposta de lei em apreciação devia consagrar que a aplicação do novo regime legal aplicável às autocaravanas e veículos clássicos **só se aplica aos veículos matriculados pela primeira vez após a entrada em vigor deste regime, devendo, nos restantes casos, ou seja, em veículos anteriormente matriculados noutra Estado-Membro, liquidar-se o imposto com base no regime legal em vigor à data dessa primeira matrícula.**

ACRESCE QUE

Muito embora não se encontre diretamente relacionada com o teor da proposta legislativa, não pode este Movimento deixar de se pronunciar relativamente à violação do direito europeu que está a ser praticada com a aplicação das tabelas diferenciadas de

desvalorização das componentes cilindrada e ambiental que resulta da Tabela D do art. 11º do CISV.

Com efeito, conforme tem sido reconhecido pela jurisprudência arbitral nacional, as diferentes taxas de desvalorização aplicadas à componente cilindrada e à componente ambiental, com prejuízo manifesto desta última componente, é ilegal por violar o disposto no art. 110º do TFUE.

E é ilegal, porque permite que a Administração Fiscal cobre um imposto sobre os veículos usados importados, com base num valor superior ao valor real do veículo, onerando-os com uma tributação fiscal superior à que é aplicada aos veículos usados similares disponíveis no mercado nacional.

Já que nestes veículos, a desvalorização do seu valor de mercado contempla a redução do valor por força do número de anos de uso dos mesmos relativamente à totalidade do ISV liquidado e pago aquando da sua importação para Portugal, ou seja, nas duas componentes do imposto.

O montante do imposto, calculado sem tomar em consideração a depreciação real do veículo, excede o montante residual do imposto incorporado no valor dos veículos automóveis usados semelhantes matriculados em Portugal.

Esta diferenciação foi já objeto de inúmeras decisões do TJUE, que a proíbe em toda a linha.

A ilegalidade que está ser reiteradamente levada a cabo pela AT foi já objeto de queixa apresentada por este Movimento junto da Comissão Europeia que está ainda em apreciação.

Assim, a proposta de lei em discussão, deveria também englobar a alteração do art. 11º do CISV, fazendo aplicar à tabela de desvalorização da componente ambiental a mesma percentagem de desvalorização aplicável à componente cilindrada.

É isto o que se nos oferece dizer sobre a proposta em apreciação.

Local e data