

ISV NOS VEÍCULOS IMPORTADOS USADOS (ANÁLISE DO ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA DE 16 DE JUNHO DE 2016)



TAX & BUSINESS



A presente Informação destina-se a ser distribuída entre Clientes e Colegas e a informação nela contida é prestada de forma geral e abstracta. Não deve servir de base para qualquer tomada de decisão sem assistência profissional qualificada e dirigida ao caso concreto. O conteúdo desta Informação não pode ser reproduzido, no seu todo ou em parte, sem a expressa autorização do editor. Caso deseje obter esclarecimentos adicionais sobre este assunto contacte contacto@rffadvogados.pt.

Esta Informação é enviada nos termos dos artigos 22.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de Janeiro, relativa ao envio de correio electrónico não solicitado. Caso pretenda ser removido da nossa base de dados e evitar futuras comunicações semelhantes, por favor envie um email com "Remover" para o endereço emailnewsletter@rffadvogados.com.

INTRODUÇÃO

O Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu, no passado dia 16 de Junho de 2016, que a República Portuguesa tem actuado em violação do (art.º 110) 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.

Previamente, a República Portuguesa tinha sido, já, notificada pela Comissão Europeia, em 22 de Novembro de 2012, para cumprir com o disposto no TFUE, considerando, então, a Comissão que o (art.º 11.º) Código do Imposto sobre Veículos discrimina os veículos automóveis usados provenientes de outros Estados-Membros, uma vez que o seu cálculo não teria em conta a desvalorização real dos veículos quando comparada com a desvalorização tida em conta nos veículos automóveis usados similares já matriculados em Portugal.

Em face desta notificação, a República Portuguesa respondeu afirmando a natureza não discriminatória do imposto, atenta a possibilidade de o contribuinte requerer uma avaliação do veículo, garantindo, assim, que o

montante do imposto não excederia o imposto incorporado nos veículos similares já matriculados em Portugal.

Não tendo havido convencimento e acordo entre a Comissão Europeia e a República Portuguesa, foi instaurada a acção que deu origem à Decisão acima referida.

DO IMPOSTO EM QUESTÃO

O Imposto sobre Veículos (ISV) 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 à tributação surge 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, enquanto a importação designa a entrada de veículos provenientes de Estados terceiros em território nacional. E o imposto torna-se exigível no momento da apresentação do pedido de introdução no consumo (operadores registados e reconhecidos), no momento da apresentação da declaração aduaneira de veículos ou da declaração complementar de veículos pelos particulares.

No caso dos veículos admitidos, estes são objecto de uma liquidação provisória, com

base na seguinte tabela de percentagens fixas, dependentes da sua vetustez:

Tempo de Uso	% de Redução
1-2 Anos	20%
2-3 Anos	28%
3-4 Anos	35%
4-5 Anos	43%
+ 5 Anos	52%

Não concordando o sujeito passivo com a liquidação provisória efectuada, este pode requerer, mediante pagamento prévio de uma taxa, a avaliação equitativa de modo a ser posteriormente efectuada uma liquidação definitiva. Não efectuando tal requerimento no prazo legalmente estabelecido, a liquidação com base na tabela de percentagens fixas consolida-se como definitiva.

DOS ARGUMENTOS DA COMISSÃO

Para a Comissão Europeia, a taxa do imposto sobre veículos usados admitidos em Portugal, calculada em função de uma tabela de percentagens fixas não constitui um modelo representativo adequado da desvalorização dos veículos, por dois motivos: (i) os veículos com tempo de uso inferior a um ano não têm a sua desvalorização tida em consideração; (ii) os veículos com tempo de uso superior a cinco anos têm a sua desvalorização limitada aos 52%. Deste modo, considera a Comissão Europeia que a tabela é discriminatória.

No entender da Comissão, a depreciação de um automóvel tem início no momento da sua

compra ou utilização, entendimento seguido pelo Tribunal de Justiça da União Europeia¹, pelo que a aplicação da tabela conduz a que veículos usados provenientes da União, admitidos em Portugal, com menos de um ano sejam tributados como novos, o que violaria o TFUE. Por outro lado, os veículos com mais de cinco anos desvalorizam-se continuamente, pelo que a limitação da percentagem de redução implica uma tributação mais elevada aos veículos provenientes de outros Estados-Membros da União.

Acresce ainda que, para a Comissão, a faculdade existente de o contribuinte requerer uma avaliação equitativa do veículo não é suficiente para afastar a contrariedade ao TFUE. É necessário que se preveja uma tabela de percentagens que permita fixar o valor dos automóveis num nível muito próximo do valor real e que, mesmo assim, o contribuinte possa contestar a aplicação do método de cálculo, sobretudo pelo facto de a tabela ter sido elaborada segundo um único critério: o tempo de uso do veículo, desatendendo aos quilómetros percorridos durante esse tempo de vida.

DOS ARGUMENTOS DO ESTADO PORTUGUÊS

A República Portuguesa contrapôs aos argumentos da Comissão que, conforme já havia sido reconhecido pelo próprio Tribunal de Justiça, no Acórdão Gomes Valente,

¹Nos Acórdãos [Tulliasiamies e AnttiSiilin](#), de 19 de Setembro de 2002 e [Comissão/Grécia](#), de 20 de Setembro de 2007.

proferido em 22 de Fevereiro de 2001, o método de cálculo do imposto baseado na avaliação de cada veículo suscita grandes dificuldades e é gerador de elevados custos, quer para a Administração Tributária Portuguesa, quer para os próprios contribuintes, a que acresce uma elevada carga burocrática.

Foi, ainda, sustentado que, na sequência do Acórdão Gomes Valente, a República Portuguesa adoptou, em 2002, e com o apoio implícito da própria Comissão, um sistema misto de tributação dos veículos automóveis usados provenientes de outros Estados-Membros, assente em dois modelos de cálculo do imposto, ou seja, numa tabela de percentagens fixas e numa avaliação dos veículos. Este sistema determina a aplicação de uma tabela de percentagens fixas à maioria dos veículos tributáveis, sendo a avaliação, a pedido do sujeito passivo, efectuada sempre que este considere que a aplicação da tabela o prejudica, independentemente dos anos de uso.

A República Portuguesa invocou, também, que, contrariamente ao que é referido pela Comissão, o sujeito passivo não que tem pagar o imposto com a liquidação provisória do imposto, mas, apenas, se o sujeito passivo não requerer a avaliação do veículo.

Por último, a República Portuguesa sustentou que os escalões da tabela de percentagens que se encontra consagrada no Código do Imposto sobre Veículos teve

subjacente razões de ordem prática, uma vez que a maioria dos veículos importados para Portugal e provenientes de outros Estados-Membros têm entre um e cinco anos, pelo que o limite de desvalorização de 52% se enquadra com a realidade, sendo sempre salvaguardada a possibilidade de os sujeitos passivos requererem a avaliação o que impede a discriminação dos veículos usados importados.

DA DECISÃO DO TJUE

O Tribunal de Justiça da União Europeia começa por salientar que o propósito do (art.º 110.º) do TFUE é o de assegurar a livre circulação de mercadorias no território da União, em condições normais de concorrência, eliminando eventuais barreiras internas impostas que sejam discriminatórias aos produtos provenientes de um ou do conjunto dos Estados-Membros. A disposição é, assim, violada quando as imposições aos produtos provenientes de um outro Estado-Membro é superior ou mais onerosa do que as imposições colocados aos produtos semelhantes nacionais.

Deste modo, vai contra o TFUE a cobrança de um imposto sobre veículos que não tenha em consideração a sua depreciação real quando tal aconteça na tributação dos veículos de primeira matrícula nacional, o que, no entender do Tribunal de Justiça da União Europeia, ocorre na tabela de percentagens fixas, quando se despreza a desvalorização que ocorre até ao veículo atingir um ano de

uso, e, também, com a desvalorização contínua após os cinco anos de uso.

Considera ainda que a faculdade do contribuinte requerer uma avaliação equitativa do veículo não afasta a qualidade discriminatória do modelo utilizado pelo Estado Português para tributar os veículos usados provenientes de outros Estados-Membros.

As razões de ordem prática para a não adopção de uma tabela de tributação mais complexa são também rejeitadas pelo Tribunal, considerando-as como insuficientes para justificar imposições discriminatórias para produtos com origem em outros Estados-Membros da União.

Em face de todo o exposto, o Tribunal julgou procedente a Acção para cumprimento intentada pela Comissão Europeia contra a República Portuguesa.

ANÁLISE E CONSEQUÊNCIAS DA DECISÃO

Através da decisão agora proferida o Tribunal de Justiça vem forçar a introdução de alterações ao Código do ISV, “beneficiando” a importação de veículos usados. Verifica-se, contudo, que o Tribunal de Justiça adopta nesta decisão um entendimento contrário à jurisprudência decorrente do Acórdão Gomes Valente, entendimento que beneficia, em especial, os Estados-Membros exportadores de veículos. A interpretação veiculada, agora, pelo Tribunal de Justiça afigura-se um

entendimento “formalista” desta disposição do Tratado que, ignora os mecanismos já previstos no Código do Imposto sobre Veículos e que permitem assegurar um tratamento equitativo dos veículos importados.

Na sequência desta decisão, o Estado Português deverá, agora, promover alterações ao Código do Imposto sobre Veículos, sendo que essas alterações deverão ter em conta a desvalorização sofrida pelo veículo nos primeiros doze meses de uso e, também, a desvalorização continuada após os cinco anos de utilização.

A possibilidade de o sujeito passivo requerer uma avaliação do veículo deve ser mantida, não obstante não ser, de acordo com a decisão do Tribunal de Justiça, suficiente para afastar a natureza discriminatória de uma tabela que não permita uma aproximação ao valor real do veículo, e esta aproximação só será conseguida através de uma tabela consideravelmente mais complexa que englobe indicadores como a idade, a quilometragem, o estado geral, o modo de propulsão, a marca e o modelo.

Aguardam-se assim, agora, pelos desenvolvimentos que, no plano legislativo, permitam o cumprimento da Decisão proferida pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

Lisboa, 21 de Junho de 2016

Rogério M. Fernandes Ferreira
Manuel Teixeira Fernandes
Sérgio Brigas Afonso
Rita Robalo de Almeida