



As modalidades de cálculo do imposto de registo dos veículos usados importados em Portugal violam o princípio da livre circulação de mercadorias

A legislação nacional não garante que os veículos usados importados sejam sujeitos a um imposto de montante igual ao do imposto que incide sobre os veículos usados similares já presentes no mercado português

Num Acórdão de 2016¹, o Tribunal de Justiça declarou que Portugal não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110.º TFUE, que tem por objetivo assegurar a livre circulação de mercadorias entre os Estados-Membros, em condições normais de concorrência, através da eliminação de qualquer forma de proteção que possa resultar da aplicação de imposições internas que sejam discriminatórias para os produtos originários de outros Estados-Membros. Com efeito, o Tribunal de Justiça decidiu que, no âmbito da determinação do imposto sobre veículos, o sistema relativo ao cálculo da desvalorização dos veículos que era aplicado para determinar o valor tributável dos veículos usados provenientes de outro Estado-Membro, introduzidos no território de Portugal, não tinha em conta a sua desvalorização durante o primeiro ano de utilização nem a desvalorização superior a 52% no caso de veículos com mais de cinco anos.

Segundo o Código do imposto sobre veículos português², as taxas de imposto são estabelecidas tendo em conta a cilindrada e a componente ambiental (calculada em função do nível de emissão de dióxido de carbono). Portugal afirma que deu cumprimento ao Acórdão de 2016 ao alterar o Código a fim de alargar o número de escalões que servem para o cálculo da desvalorização dos veículos usados importados no seu território. Contudo, ao contrário da anterior redação do código, as percentagens de redução em função da idade do veículo passaram a aplicar-se unicamente à componente cilindrada, sendo a componente ambiental paga na totalidade.

A Comissão pede ao Tribunal que declare que, ao não desvalorizar, no âmbito do cálculo do imposto em causa, esta componente na determinação do valor aplicável aos veículos usados postos em circulação no território português e adquiridos noutro Estado-Membro, Portugal não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110.º TFUE. Segundo a Comissão, as modalidades e a forma de cálculo do imposto em causa levam a que a tributação de um veículo usado importado de outro Estado-Membro seja quase sempre mais elevada do que a de um veículo usado semelhante registado em Portugal, dando origem a uma discriminação entre estas duas categorias de veículos.

No Acórdão hoje proferido, **o Tribunal de Justiça declara o incumprimento de Portugal.**

O Tribunal de Justiça recorda que o imposto de registo pago num Estado-Membro é incorporado no valor do veículo. Quando o veículo é, em seguida, vendido como veículo usado nesse mesmo Estado-Membro, **o seu valor de mercado, que inclui o montante residual do imposto de registo, será igual a uma percentagem, determinada pela desvalorização desse veículo, do seu valor inicial.**

¹ Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de junho de 2016, Comissão/Portugal, [C-200/15](#).

² Código do imposto sobre veículos, aprovado pela Lei n.º 22-A/2007 [Diário da República, 1.ª série, n.º 124, de 29 de junho de 2007, p. 4164-(2)], na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 71/2018 (*Diário da República*, 1.ª série, n.º 251, de 31 de dezembro de 2018, p. 6039).

O Tribunal de Justiça observa que, segundo o regime de tributação português resultante da reforma, diferentemente da componente calculada em função da cilindrada do veículo em causa, para a qual está prevista uma percentagem de redução em função da idade do veículo, **não está prevista nenhuma redução da componente ambiental que reflita a desvalorização do valor comercial do veículo a esse título.** Consequentemente, **o montante do imposto de registo para os veículos usados importados em Portugal de outros Estados-Membros é calculado sem tomar em consideração a desvalorização real desses veículos.** Por conseguinte, a legislação nacional não garante que os veículos usados importados de outro Estado-Membro sejam sujeitos a um imposto de montante igual ao do imposto que incide sobre os veículos usados similares já presentes no mercado nacional, o que é contrário ao artigo 110.º TFUE.

Portugal considera que esta circunstância se justifica por um objetivo de proteção do ambiente. Com efeito, o pagamento integral da componente ambiental não tem por objetivo restringir a entrada de veículos usados em Portugal, mas subordinar essa entrada a um critério seletivo aplicando exclusivamente critérios ambientais, respeitando designadamente o princípio do poluidor-pagador.

O Tribunal de Justiça recorda a este respeito que, **embora os Estados-Membros sejam livres de definir as modalidades de cálculo do imposto de registo de modo a ter em conta considerações relacionadas com a proteção do ambiente, deve ser evitada qualquer forma de discriminação, direta ou indireta, relativamente às importações provenientes de outros Estados-Membros, ou de proteção em favor de produções nacionais concorrentes.** Acrescenta que o objetivo de proteção do ambiente poderia ser realizado de forma mais completa e coerente fazendo incidir um imposto anual sobre qualquer veículo que entrasse em circulação num Estado-Membro, o qual não beneficiaria o mercado nacional dos veículos usados em detrimento da colocação em circulação de veículos usados importados de outros Estados-Membros e seria, além disso, conforme com o princípio do poluidor-pagador.

O Tribunal de Justiça salienta que **um imposto calculado em função do potencial de poluição de um veículo usado que, à semelhança do imposto em causa, só é integralmente cobrado no momento da importação e da entrada em circulação de um veículo usado proveniente de outro Estado-Membro,** ao passo que o adquirente de um desses veículos já presente no mercado do Estado-Membro em causa só tem de suportar o montante do imposto residual incorporado no valor comercial do veículo que adquire, **é contrário ao artigo 110.º TFUE.**

O Tribunal de Justiça rejeita igualmente o argumento de Portugal segundo o qual a componente ambiental do imposto em causa constitui, na realidade, um imposto autónomo, distinto da componente deste imposto calculada em função da cilindrada do veículo em causa, porque a referida componente é apresentada como um dos dois elementos utilizados para o cálculo de um imposto único e não como um imposto distinto. Além disso, e em qualquer caso, tal imposto distinto continuaria a ser discriminatório.

Por último, o Tribunal de Justiça salienta que, embora os contribuintes possam optar por outro método de cálculo do imposto em causa, requerendo ao diretor da alfândega que recalcule o referido imposto com base na avaliação efetiva do veículo em questão, **a existência de um método alternativo de cálculo de um imposto não dispensa um Estado-Membro da obrigação de respeitar os princípios fundamentais de uma norma essencial do Tratado FUE, nem autoriza esse Estado-Membro a violar esse Tratado.**

NOTA: Uma ação por incumprimento, dirigida contra um Estado-Membro que não cumpriu as suas obrigações que lhe incumbem por força do direito da União, pode ser proposta pela Comissão ou por outro Estado-Membro. Se o Tribunal de Justiça declarar a existência do incumprimento, o Estado-Membro em questão deve dar execução ao acórdão o mais rapidamente possível.

Caso a Comissão considere que o Estado-Membro não deu execução ao acórdão, pode propor uma nova ação pedindo a aplicação de sanções pecuniárias. Todavia, se não forem comunicadas medidas de transposição de uma diretiva à Comissão, o Tribunal pode, sob proposta da Comissão, aplicar sanções no primeiro acórdão.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» (+32) 2 2964106.