

IMPOSTOS

Que guerra é esta entre o Fisco e os automóveis usados importados?



Estado promete devolver imposto cobrado em excesso sobre carros usados importados
FOTO NUNO FOX

Na verdade são duas guerras que têm em comum os veículos que são importados de outros países dentro do espaço económico europeu: Uma diz respeito ao Imposto Único de Circulação, e aqui já há vencedor, os contribuintes, e a outra tem que ver com Imposto sobre Veículos, em o Governo persiste em manter o contencioso

TEXTO ANA SOFIA SANTOS

TEXTO ANA SOFIA SANTOS

Vamos por partes. Primeiro há o caso do Imposto Único de Circulação (IUC) em que o Fisco já se deu por vencido e vai devolver o dinheiro cobrado a mais aos contribuintes que reclamarem. Em segundo, há a novela do Imposto sobre Veículos (ISV), em que o Estado continua a não dar o braço a torcer apesar das decisões judiciais que o condenam e da pressão da Comissão Europeia para serem mudadas as regras internas.

No IUC aplicado aos automóveis comprados noutros países do espaço económico europeu, a partir de 2007 (esta é a data da criação do IUC), a Autoridade Tributária e Aduaneira conformou-se com as decisões dos tribunais, reconhecendo que os contribuintes têm razão e que podem reclamar o imposto cobrado em excesso. O processo que abriu o precedente tem que ver com a devolução pelo Fisco, de forma voluntária, de cerca de 1050 euros de IUC a um contribuinte de Pombal, distrito de Leiria, depois de a AT admitir que a fórmula de cálculo do imposto estava incorreta. Desde 2007 até 31 de dezembro de 2019, o código do IUC determinava que um carro usado importado era taxado com base no ano da primeira matrícula portuguesa, independentemente da desvalorização por idade que já tivesse no momento da importação. Isto aconteceu com milhares de casos e abre a porta a igual números de reclamações.

Aliás, esta forma de calcular o IUC foi considerada uma distorção fiscal ilegal pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) em 2018, na sequência de um pedido de esclarecimentos do Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) por causa de um outro processo colocado por um contribuinte de Coimbra. O tribunal arbitral acabou por dar razão ao queixoso. Entretanto, a lei foi mudada e, a partir de janeiro de 2020, o IUC passou a ter uma nova redação em que é dito que o imposto incide sobre os automóveis que tenham sido matriculados, pela primeira vez, no território nacional ou num Estado-membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu (como a Islândia, Noruega e Liechtenstein), enquadra Francisco Cabral Matos, associado coordenador da Área Fiscal da Vieira de Almeida (VdA).

Sabe quanto vale o seu automóvel?

Descubra os preços atualizados de veículos novos e usados, comparação de modelos e muito mais.



CONTRIBUINTES DEVEM PEDIR REEMBOLSO DO IMPOSTO PAGO A MAIS

Agora, cabe aos contribuintes que se sintam lesados fazerem um pedido de revisão oficiosa. “Aparentemente não há uma iniciativa ‘oficiosa’ de devolução, pelo que a correção do IUC em excesso só ocorrerá quando apresentado um pedido de revisão oficiosa, que irá no máximo abranger os últimos quatro anos de imposto pago”. Para isso, explica o fiscalista, “é necessário provar a matrícula anterior noutro Estado-membro e que se trata de um veículo usado ‘importado’ para Portugal. Essa prova será efetuada através do documento emitido pelas autoridades competentes do outro Estado-membro. Se for a Declaração Aduaneira de Veículos (DAV), que é o documento identificado nas instruções internas da AT, o processo deverá ser ágil. Caso contrário, o contribuinte terá que pedir outros documentos idóneos juntos das autoridades competentes do outro Estado-membro e caberá à AT avaliar se aceita ou não”. Além disso tratam-se de situações que dão lugar ao pagamento de juros indemnizatórios.

Na génese deste caso, está o facto de a AT tender “a deixar a questão da compatibilidade das leis internas com as leis comunitárias para os tribunais”, considera o advogado. Ou seja, a questão não foi um erro no cálculo do imposto, mas sim a aplicação de uma fórmula de cálculo contrária às regras europeias e que, entretanto, foi corrigida.

Na decisão de 2018 do TJUE relativa ao IUC do contribuinte de Coimbra, foi lembrado ao Governo português que “o artigo 110.º do Tratado sobre o Funcionamento da UE (TFUE) obriga cada Estado-membro a escolher e a estruturar os impostos que incidem sobre os veículos automóveis de maneira a não terem por efeito favorecer a venda de veículos usados nacionais e desencorajar desse modo a importação de veículos usados similares”.

GOVERNO BATE O PÉ NO ISV

O mesmo artigo é invocado pela Comissão Europeia no caso do cálculo do ISV aplicado aos veículos usados que foram comprados noutro Estado-membro e registados e matriculados em Portugal. Mas aqui o Governo já reafirmou que não pretende dar razão aos contribuintes que têm vindo a contestar a cobrança do imposto.

Ou seja, neste caso a litigância será para continuar mesmo apesar da Comissão Europeia ter ‘ameaçado’ Portugal, em finais de novembro, de que se não mudasse as regras do ISV no prazo de um mês iria levar o caso para o TJUE, o mesmo que condenou o Estado no IUC. Para Bruxelas, a legislação portuguesa não tem em conta a totalidade da depreciação dos carros importados de outros Estados-membros e, logo, não é compatível com o artigo 110º do Tratado sobre o

Funcionamento da União Europeia. E exige que seja mudada a forma como é calculado o ISV nos veículos em segunda mão importados, passando a sua depreciação em função da idade a ser tida em conta na componente ambiental do imposto.

Nessa altura, o gabinete do Ministério das Finanças avançou ao Expresso que o Executivo “reitera a convicção de que o atual modelo de apuramento do ISV sobre os veículos não só está em linha com os compromissos ambientais assumidos pelo Governo, como se impõe por uma questão de igualdade de tratamento dos veículos em sede de ISV, já que para o mesmo nível de emissões de CO2 os veículos, novos ou velhos, pagam o mesmo imposto, na estrita medida do que poluem”.

O Expresso não obteve esclarecimentos adicionais das Finanças sobre este diferendo até ao fecho deste artigo, mas ao jornal ‘Público’, o secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, António Mendonça Mendes, disse: “Conformamo-nos com a decisão relativa ao IUC e não nos conformamos com a decisão sobre o ISV”. E frisou que “a estrutura do ISV em Portugal é inovadora e diferente da maioria dos países. Temos uma componente de cilindrada e uma componente ambiental. Na primeira é tida em conta a idade do veículo importado, na segunda não faz sentido. Seria, aliás, incompatível com as metas das alterações climáticas e com os objetivos do Pacto Verde da nova Comissão”.

Os diferendos judiciais entre os contribuintes e a AT estão, assim, para durar. As disputas vêm desde 2017, altura em que a lei foi alterada no Orçamento do Estado, com o código do ISV a passar a prever um imposto que não tem em conta a depreciação relativa à idade dos veículos usados importados no cálculo da componente ambiental do ISV, o que coloca a carga fiscal idêntica à que é aplicada aos veículos novos comercializados no mercado nacional. Aliás, foi nesse ano que Bruxelas abriu um procedimento de infração contra Portugal.

Pelo histórico das relação entre Portugal e a Comissão Europeia é provável que o assunto seja, entretanto, resolvido politicamente, sem medidas punitivas, como aconteceu com o caso das portagens na Ponte 25 de Abril, ou então será o TJUE a decidir.