



Tax & Business Lawyers

NEWSLETTER

Nº 41/25

02 SETEMBRO 2025

AINDA O ISV DAS VIATURAS IMPORTADAS DA UE: O INÍCIO DO FIM?

O Imposto Sobre os Veículos aplicado a viaturas usadas importadas de outros Estados-Membros da União Europeia tem sido alvo de contestação por parte dos Contribuintes, redundando na prolação de inúmera jurisprudência e modificações legais nos últimos anos, como a operada pela Lei do Orçamento do Estado para 2025. Mas terá esta modificação a virtualidade de pôr termo à litigância entre os Contribuintes e a Administração tributária?

Litigation Team



ENQUADRAMENTO

O Imposto Sobre os Veículos (ISV) relativamente a viaturas usadas importadas de outros Estados-Membros (EM) da União Europeia (UE) tem sido objeto de contestação, em virtude do seu método de cálculo poder vir a agravar o preço destas viaturas, quando comparado com o preço das viaturas usadas já em circulação no mercado nacional.

O ISV é aplicado sempre que uma viatura obtém, pela primeira vez, a matrícula portuguesa, independentemente de ser nova ou usada. Em ambas as situações, o ISV é calculado tendo em conta duas componentes: a cilindrada e a ambiental (isto é, a emissões de dióxido de carbono).

No caso dos veículos usados importados de outros EM da UE, o ISV é calculado com taxas de redução, em função da idade do veículo, e, até recentemente, distintas entre a componente cilindrada e componente ambiental, penalizando as emissões de dióxido de carbono (doravante, designado abreviadamente pela sua fórmula química, CO₂).

Por exemplo, para um veículo usado importado de um outro EM da UE, que tenha entre 4 e 5 anos, usando as tabelas anteriormente em vigor, o cálculo do ISV a aplicar resultava da redução, em 43%, na componente cilindrada e, em 28%, na componente ambiental. O que significava, para muitos, uma diferenciação infundada, na medida em que não valorava a depreciação real do veículo de uma forma uniforme, o que poderia criar uma discriminação entre o comércio de veículos importados da UE e o comércio de veículos nacionais, criando distorções na concorrência no seio do mercado interno da União Europeia.

O ISV sobre viaturas usadas importadas de outros Estados-Membros da União Europeia pode agravar o preço destas viaturas, quando comparado com o preço das viaturas usadas já em circulação no mercado nacional

Assim, esta diferenciação legal motivou vários processos de impugnação judicial das liquidações de ISV sobre viaturas usadas importadas da UE, defendendo, os contribuintes, que a forma de cálculo do ISV para estas viaturas agravava o seu valor, quando comparado com o valor das viaturas (com características similares) em circulação no mercado nacional, em violação da LIBERDADE FUNDAMENTAL DE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS prevista no artigo 110.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE).

Esta Liberdade Fundamental tem por objetivo assegurar a livre circulação de mercadorias entre os Estados-Membros da União Europeia, em condições normais de concorrência,

através da eliminação de qualquer forma de proteção que possa resultar da aplicação de leis nacionais que sejam discriminatórias para os produtos originários de outros Estados-Membros.

O DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA

Em sede do referido contencioso tributário, veio, então, a ser proferido, pelo TJUE em 6 de fevereiro de 2024, um [Despacho](#), no âmbito do processo C-399/23 [Osóquim] que analisou a questão, determinando que a distinção legal entre componentes ora em causa (em vigor, no direito nacional, desde 2021, em virtude da Lei do Orçamento do Estado para 2021 - artigo 391.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro) não seria necessariamente desconforme o direito comunitário, sendo necessário avaliar o caso concreto.

A percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto aplicado às viaturas usadas importadas da UE será violadora da Liberdade Fundamental de Circulação de Mercadorias apenas e só na medida em que exceder o montante do imposto residual integrante do valor do veículo usado nacional

Isto é, o TJUE alerta para o facto de, a partir do momento em que se paga um imposto de matrícula num Estado-Membro, o montante desse imposto é incorporado no valor do veículo. Deste modo, quando um veículo matriculado no Estado-Membro em causa é, em seguida, vendido como veículo usado nesse mesmo Estado-Membro, o seu valor de mercado inclui um montante residual do imposto de matrícula, o que vale por dizer que o montante residual do imposto de matrícula será igual a uma percentagem determinada pela desvalorização desse veículo.

Assim, a percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto aplicado às viaturas usadas importadas da UE será violadora da Liberdade Fundamental de Circulação de Mercadorias apenas e só na medida em que exceder o montante residual do imposto integrante

do valor comercial do veículo (com características similares) usado nacional.

Ou seja, a distinção que a lei fazia entre componentes violaria o direito comunitário se o montante do ISV cobrado sobre o veículo usado importado de um EM da UE agravar o seu valor quando comparado com o valor de um veículo usado (com características semelhantes) já em circulação no comércio nacional, provocando-se, assim, uma distinção

infundada entre viaturas importadas e nacionais, o que poderá conduzir ao favorecimento do comércio destes últimos, distorcendo-se a concorrência no mercado interno da União.

Por fim, e neste seguimento, o Despacho do TJUE veio a determinar que cabe aos Tribunais nacionais analisar o caso concreto, verificando se, no momento da introdução no consumo, em Portugal, de um veículo usado proveniente de outro EM da UE, a aplicação das taxas de redução distintas entre componentes conduzem, efetivamente, a um excedente de imposto aplicado a estas viaturas importadas, face ao montante residual de imposto sobre as viaturas nacionais, o que, a verificar-se, deve, assim, anular-se esse mesmo excesso.

O ACÓRDÃO UNIFORMIZADOR DE JURISPRUDÊNCIA

A referida jurisprudência do TJUE veio a ser assimilada no [Acórdão Uniformizador de Jurisprudência](#) do Supremo Tribunal Administrativo (STA), proferido no âmbito do processo n.º 069/23.0BALSB, em 26 de junho de 2024.

O STA, neste seu Acórdão Uniformizador, sublinha, assim, a necessidade de uma comprovação concreta, fática, que não se limite a constatar a diferença de regimes de desvalorização na componente ambiental e na componente cilindrada, sendo necessário indagar se, em concreto, as diferentes taxas de redução entre componentes leva a um incremento do preço dos veículos usados importados da EU, de modo a que seja apurado um tratamento desvantajoso e discriminatório para estes últimos.

Conclui, assim, a par da Jurisprudência do TJUE, que a distinção entre componentes ora em questão, vertida no artigo 11.º do Código do ISV, na redação que lhe foi dada pelo artigo 391.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2021, é compatível com as exigências do Direito Europeu, sendo essa compatibilidade de natureza relativa, pois dependerá da avaliação que se faça no caso concreto.

A LEI ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2025

A Lei do Orçamento do Estado para 2025 (Lei n.º 45-A/2024 de 31 de dezembro) procedeu à eliminação da referida discriminação entre componentes, através do seu [artigo 99.º](#), deixando

A jurisprudência exige aos contribuintes que queiram impugnar a liquidação do ISV aplicado a viaturas importadas da UE, a demonstração fática da discriminação que o ISV poderá causar, formulando um juízo comparativo concreto entre o ISV sobre as viaturas usadas importadas da EU e o valor residual do imposto integrante no valor comercial de viaturas nacionais

o desconto do ISV aplicado aos veículos usados importados da UE de ser separado por componente, passando a ser calculado a partir de uma tabela única.

Servindo-nos do exemplo referido acima, para um veículo usado importado da UE que tenha entre 4 e 5 anos, usando as tabelas anteriormente vigentes, a redução do ISV é de 43% na componente cilindrada e de 28% na componente ambiental. A partir de 2025, a redução será de 43% para ambas as componentes. O que significa que o ISV para estes veículos importados irá, regra geral, diminuir em 2025.

Com esta alteração legal operada pela Lei do Orçamento do Estado para 2025, os

contribuintes deparam-se com a extinção da diferenciação que motivou vários litígios que deduziram contra a Administração Tributária.

Caberá à realidade fática dos Contribuintes revelar se, efetivamente, a eventual distorção entre o comércio de veículos usados nacionais e o comércio de viaturas usadas importadas da UE vem de facto a mitigar-se com a presente modificação legal operada pela Lei do Orçamento do Estado para 2025

Contudo, tendo em conta o determinado pela jurisprudência já aqui referida, a violação do Direito Comunitário não passava, necessariamente, pela existência, na Lei, de uma distinção entre componentes, pelo que caberá à realidade fática dos Contribuintes revelar se, efetivamente, a eventual distorção entre o comércio de veículos usados nacionais e o comércio de viaturas usadas importadas da UE vem a mitigar-se com a presente modificação legal operada pela Lei do Orçamento do Estado para 2025.

CONCLUSÕES

A alteração legal ocorrida no regime do ISV para os veículos usados importados da UE poderá operar, em tese, na mitigação do contencioso tributário que esta matéria tem vindo a provocar.

Não obstante, importa sublinhar que, tendo por norte todas as orientações dadas pela jurisprudência até à presente data, será sempre importante realizar um juízo casuístico comparativo entre o valor dos veículos usados importados e o valor dos veículos usados (equivalentes) em comércio nacional, uma vez que a jurisprudência realça que a violação do Direito Comunitário redundará da clivagem entre os preços que pode vir a resultar pela aplicação do ISV sobre as viaturas importadas, e não, necessariamente, da discriminação entre componentes que ocorria com a Lei anteriormente em vigor e que foi agora alterada.

Pelo que é legítimo conceber que, ainda que o valor do ISV sobre os veículos usados importados da UE diminua com esta modificação legal, o ISV, como agora configurado, poderá não ficar totalmente livre da criação das proibidas distorções na concorrência no mercado interno da União Europeia.

Portanto, caso a liquidação deste imposto configure um agravamento do preço do veículo usado importado da UE por comparação a viaturas nacionais equivalentes, o Contribuinte poderá e deverá contestar essa liquidação do imposto por violadora do direito da União.

Por fim, sublinha-se que os contribuintes que pagaram ISV e que venham a verificar que a respetiva liquidação do ISV agravou o valor da viatura usada importada da UE, por comparação ao valor de veículos nacionais equivalentes, podem recorrer aos tribunais nacionais para se fazerem valer da jurisprudência acima referida, salientando-se a viabilidade de requererem uma Revisão Oficiosa do imposto pago em liquidações emitidas nos últimos quatro anos.

Rogério Fernandes Ferreira

Vânia Codeço

Álvaro Pinto Marques

Mariana Baptista de Freitas

Bárbara Malheiro Ferreira

Maria Antónia Silva

Marta Arnaut Pombeiro

Marta Monteiro Moreira

Marta Sequeira Campos

Raquel Tomé Castelo

Avenida da Liberdade 136 4º (receção)

1250-146 Lisboa • Portugal

T: +351 215 915 220

contact@rfflawyers.com

www.rfflawyers.com



Esta informação destina-se a ser distribuída a clientes e colegas e a informação aqui contida é fornecida como uma visão geral e abstrata. Não deve ser utilizada como base para decisões, devendo ser solicitado aconselhamento jurídico profissional em casos específicos. O conteúdo desta informação não pode ser reproduzido, no todo ou em parte, sem a autorização expressa do autor. Para mais informações sobre este assunto, contactar.

**

Prémios e reconhecimentos 2025: Legal 500 | Chambers & Partners | International Tax Review | Best Lawyers | Lexology Index | Leaders League e outros.