

CAAD: Arbitragem Tributária

Processo n.º: 627/2024-T

Tema: ISV. Artigo 11º do Código do ISV, na redação dada pelo art. 391º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro. Componente ambiental.

SUMÁRIO:

I. A questão de saber se o regime previsto no artigo 11º do Código do ISV, após a redação dada pelo artigo 391º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, é, em termos de compatibilidade com as exigências do Direito Europeu, de natureza relativa e não absoluta, dependendo da avaliação que se faça entre o valor de ISV cobrado aos veículos usados importados de outros Estados-Membros e o valor de imposto implícito em veículos usados equivalentes nacionais.

II. Esta comparação pressupõe a indagação de matéria de fato que não se limite a constatar a diferença de regimes de desvalorização, mas compare os efeitos desses distintos regimes com os preços de mercado dos veículos usados nacionais, de modo a apurar da existência ou não de um tratamento desvantajoso para os veículos automóveis usados importados.

DECISÃO ARBITRAL

O pedido de constituição do tribunal arbitral foi, em 06-05-2024, aceite pelo Exmo. Presidente do CAAD, sendo, nos termos legais, notificado à Autoridade Tributária e Aduaneira. O Conselho Deontológico designou como árbitro do Tribunal Arbitral singular, o signatário, notificando as partes dessa designação. Em conformidade com o preceituado na alínea c) do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 10/2011, de 20 de janeiro, com a redação introduzida pelo artigo 228.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, o Tribunal Arbitral ficou constituído em 15-07-2024.

1. RELATÓRIO

1.

1.1.

“A... UNIPessoal LDA.”, NIPC..., com sede sita na Rua ... n.º ..., ..., ...-..., concelho de Loures, vem, nos termos e para os efeitos, designadamente, do disposto nos artigos 2.º, n.º 1, alínea a) e 10.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 10/2011, de 20 de Janeiro, apresentar PEDIDO DE CONSTITUIÇÃO DE TRIBUNAL ARBITRAL, em que é Requerida a Autoridade Tributária e Aduaneira, tendo em vista a declaração de ilegalidade (parcial) da liquidação do Imposto sobre Veículos (ISV), DAV. n.º 2024/..., requerendo a sua anulação quanto ao valor de €4.254,49, alegadamente, cobrado em excesso.

Também, seja ordenada a restituição desse imposto pago em excesso, pretendendo-se, igualmente procedente, o pedido de condenação da Requerida no pagamento dos juros indemnizatórios devidos

É Requerida a ATA.

O pedido de constituição do Tribunal foi aceite pelo Senhor Presidente do Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD) e automaticamente notificado à AT no dia 06 de maio de 2024.

A Requerente não procedeu à nomeação de árbitro, pelo que, ao abrigo do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 6.º e da alínea b) do n.º 1 do artigo 11.º do Regime Jurídico da Arbitragem em Matéria Tributária (RJAT), o Senhor Presidente do Conselho Deontológico designou como árbitro o signatário desta decisão.

O Tribunal foi regularmente constituído em 15 de julho de 2024 e é materialmente competente à face do preceituado nos artigos 2.º, n.º 1, alínea a), e 30.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 10/2011, de 20 de Janeiro.

As partes gozam de personalidade e capacidade judiciárias, são legítimas e estão representadas (artigos 4.º e 10.º, n.º 2, do mesmo diploma e 1.º da Portaria n.º 112-A/2011, de 22 de Março).

Notificada para o efeito, a Requerida, apresentou Resposta.

Ao abrigo do princípio da autonomia na condução do processo, previsto no artigo 16.º, alínea c) do RJAT, foi dispensada a reunião a que se refere o artigo 18.º do RJAT, por desnecessária,

2.

atendendo a que a questão em discussão é apenas de direito e a prova produzida é meramente documental.

Por outro lado, estando, em causa, matéria de direito, que foi claramente exposta e desenvolvida, quer no Pedido arbitral, quer na Resposta, dispensou, ainda o Tribunal, a produção de alegações escritas seguindo o processo para a prolação da sentença/decisão.

2. Matéria de facto

2.1. Factos provados

Considera-se como provada a seguinte matéria de facto:

a- A Requerente adquiriu o veículo automóvel ligeiro de passageiros usado de marca MERCEDES-BENZ, modelo 166 – sob a designação comercial – GLE 350 CDI, n.º quadro..., cilindrada 2987 cc, movido a gasóleo.

b- O veículo é originário da Alemanha, e foi matriculado pela primeira vez no seu país de origem em 16 de setembro de 2019, tendo-lhe sido atribuída a matrícula n.º

c- A Requerente, apresentou junto da Alfândega de Alverca a Declaração Aduaneira de Veículo (DAV), para introdução no consumo, do veículo, nos termos e para os efeitos da al. a), do n.º 1, do art.º 20.º, do Código do Imposto Sobre Veículos (CISV), à qual foi atribuído o nº 2024/... .

d- A Requerente pagou, a título de ISV, o montante de €26.802,01, constante da DAV. Do valor total de imposto, €10.562,19, são relativos à componente cilindrada e €28.363,28, relativos à componente ambiental.

e- O veículo foi considerado um veículo, como mais de quatro anos de uso, para efeitos dos escalões das Tabelas previstas no nº 1, do artigo 11º do CISV, ao qual corresponde uma percentagem de redução de taxas de 43% para a componente cilindrada e 28% para a componente ambiental. Que foram aplicadas.

f- À viatura em causa foi atribuída a matrícula portuguesa ..., pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., (IMT)

2.1.1 Factos Não Provados

Não existem quaisquer outros fatos, alegados pelas partes, com relevância para a decisão arbitral que não tenham sido dados como provados.

2.2. Fundamentação da decisão da matéria de facto

Ao Tribunal incumbe o dever de selecionar os factos que interessam à decisão e discriminar a matéria que julga provada e declarar a que considera não provada, não tendo de se pronunciar sobre todos os elementos da matéria de facto alegados pelas partes, tal como decorre dos termos conjugados do artigo 123.º, n.º 2, do CPPT e do artigo 607.º, n.º 3, do CPC, aplicáveis ex vi artigo 29.º, n.º 1, alíneas a) e e), do RJAT.

Os factos pertinentes para o julgamento da causa foram assim selecionados e conformados em função da sua relevância jurídica, a qual é definida tendo em conta as várias soluções plausíveis das questões de direito para o objeto do litígio, tal como resulta do artigo 596.º, n.º 1 do CPC, aplicável ex vi artigo 29.º, n.º 1, alínea e), do RJAT.

Tendo em conta as posições assumidas pelas partes, nomeadamente os factos invocados no RI, que não mereceram contestação relevante, a prova documental e o PPA junto aos autos, consideraram-se provados, com relevo para a decisão, os factos acima elencados.

Factos não provados

Diga-se, que a Requerente não alegou, fatos que, a serem dados como provados, pudessem levar à conclusão de que, no caso concreto, a aplicação de uma percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto conduziu ao benefício dos veículos usados nacionais.

3. Matéria de direito

3.1. Posição das Partes

3.1.1. Entende a Requerente, em suma:

... no que toca ao cálculo do ISV devido por veículos usados portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados membros da União Europeia, como in casu, dispõe

o n.º 1 e n.º 2, do artigo 11.º, do CISV que: “O imposto incidente sobre veículos portadores de matrículas definitivas comunitárias atribuídas por outros Estados-Membros da União Europeia é objeto de liquidação provisória nos termos das regras do presente Código, ao qual são aplicadas as percentagens de redução previstas na tabela D ao imposto resultante da tabela respetiva, tendo em conta a componente cilindrada e ambiental, incluindo-se o agravamento previsto no n.º 3 do artigo 7.º, as quais estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente: ...

Ora, quando a Autoridade Tributária e Aduaneira liquidou o ISV sobre o veículo em causa, apenas considerou a redução da componente cilindrada prevista na Tabela D, do n.º 1, do art.º 11.º, do CISV por alusão à antiguidade do veículo, pois já quanto à componente ambiental não considerou a mesma taxa de redução, a despeito, claro está, da mesma antiguidade do veículo.a Requerente entende que a Autoridade Tributária e Aduaneira deveria ter efetuado uma redução correspondente e simétrica na componente ambiental, tal como realizou para a componente cilindrada, ou seja, aplicando uma taxa de 43% e não de 28%, e, por conseguinte. ... Ao não ter considerado na liquidação ora em crise, uma redução na componente ambiental semelhante à redução realizada sobre a componente cilindrada, fez com que a liquidação de ISV padeça de vício de ilegalidade.

.... Porquanto, a norma ínsita no n.º 1, do art.º 11.º, do CISV, que serviu de base à liquidação do ISV do veículo, viola manifestamente o art.º 110.º, do Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), que impõe que “Nenhum Estado-Membro fará incidir, direta ou indiretamente, sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, direta ou indiretamente, sobre produtos nacionais similares”

... se essa redução aplicar taxas diferenciadas às componentes cilindrada e ambiental dos veículos, cria artificialmente um critério desigual no cálculo do ISV relativamente a veículos usados matriculados em Portugal e aos veículos admitidos em Portugal, matriculados noutros

Estados membros, já que, relativamente aos veículos originariamente matriculados em Portugal, a desvalorização incide plenamente sobre as duas componentes.

...Deste modo, ao não se aplicar uma percentagem de redução de acordo com o número de anos do veículo também na componente ambiental, equiparável à redução aplicável à componente cilindrada, é indubitável que tal permite que a seja cobrado um imposto sobre os veículos 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.

Razão pela qual, como já se disse, entende-se que a liquidação efetuada do ISV está ferida de um vício de ilegalidade, no que diz respeito ao cálculo da componente ambiental, porquanto a norma jurídica que esteve na base dessa liquidação – art. 11.º do CISV – viola notoriamente o art.º 110.º, do TFUE, conforme foi já declarado por acórdão transitado em julgado do Tribunal de Justiça da União Europeia, que apreciou um caso análogo.

...Isto porque, por um lado, o art.º 110.º, do TFUE, opõe-se a que um Estado-Membro aplique aos veículos usados importados de outro Estado-Membro, um sistema de tributação em que o imposto que incide sobre esses veículos, não atenda à depreciação real do veículo e não permita garantir sempre que o montante do imposto que se fixa não excede o montante do imposto residual incorporado no valor de um veículo usado similar já matriculado no território nacional, e por outro lado, nos termos dos artigos 26.º e 27.º, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, conjugado com o disposto no artigo 8.º, da Constituição da República Portuguesa (CRP), os tratados são superiores hierarquicamente relativamente à lei ordinária e o direito internacional prevalece sobre o direito interno português e é diretamente aplicável em território nacional. ...

... Face a todo o supra exposto, é inequívoco que, como já se disse, a liquidação efetuada do ISV está ferida de um vício de ilegalidade, no que diz respeito ao cálculo da componente ambiental...

3.1.2. A Autoridade Tributária e Aduaneira entendeu, entre o mais, o seguinte:

...O legislador português através da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro (OE/2021) alterou o artigo 11.º do CISV, introduzindo no seu n.º 1 uma tabela com percentagens de redução de imposto da componente ambiental que, juntamente com a tabela da componente cilindrada, estão associadas à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, cumprindo assim, as exigências manifestadas no Parecer Fundamentado que a Comissão enviou ao Estado Português, no sentido de conformar o sistema de tributação dos veículos usados em Portugal com o direito comunitário. Sendo que, o que estava em causa no referido contencioso comunitário era a situação do Estado Português não aplicar qualquer desvalorização à componente ambiental à semelhança do que já se encontrava previsto para a componente cilindrada. 40. Assim, ao ser estabelecida legalmente a tabela de desvalorização relativamente ao imposto resultante da componente ambiental, ficou afastada a ilegalidade e a desconformidade da legislação nacional face ao primado do direito comunitário. Tendo o Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, proferido no Processo C-169/20, versando sobre o artigo 11.º do CISV, na redação anterior à atualmente vigente, decidido, em concreto, que: “ao não desvalorizar a componente ambiental no cálculo do valor aplicável aos veículos usados postos em circulação no território português e adquiridos noutra Estado-membro, no âmbito do cálculo do imposto sobre veículos previsto no Código do Imposto sobre Veículos, na redação que lhe foi dada pela Lei nº 71/20218, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110º TFUE.”.

Ora, na sua decisão, o Tribunal de Justiça não entendeu que a percentagem de redução de imposto a aplicar às componentes cilindrada e ambiental teria de ser a mesma, mas sim que a componente ambiental deveria ser desvalorizada, como já o foi mediante a alteração ao n.º 1 do artigo 11.º do CISV, na nova redação dada pelo artigo 391.º da Lei nº 75-B/2020, de 31 de dezembro.

A fixação das taxas obedece aos objetivos de política fiscal e ambiental, entre outros, prosseguidos pelo Governo, desconhecendo-se a existência de qualquer Acórdão do TJUE que vede, aos Estados Membros, a possibilidade de fixação de reduções diferenciadas para as duas

componentes do ISV (componente cilindrada e componente ambiental)....Dessa forma, a nova redação do n.º 1 do artigo 11.º, do CISV, dada pelo artigo 391.º da Lei n.º 75- B/2020, de 31 de dezembro, já incorpora as preocupações levantadas pela Comissão Europeia em matéria de compatibilidade com o direito europeu, refletindo a doutrina que resulta do Acórdão do Tribunal de Justiça prolatado no Processo n.º C-169/20, porquanto já prevê na Tabela D, à semelhança do que já sucedia com a componente cilindrada do ISV, que os veículos usados provenientes de Estados–membros da União Europeia beneficiem de um desconto/redução sobre a componente ambiental do ISV. ... Concluindo-se, assim, que a liquidação de ISV, ao aplicar o artigo 11.º do CISV, foi efetuada em conformidade com a lei nacional em vigor e com o direito comunitário, cumprindo, designadamente, o disposto nos artigos 110.º e 191.º do TFUE e nos artigos 66.º e 103.º da Constituição, não existindo, conforme o exposto, a invocada discriminação da tributação dos veículos usados nacionais relativamente aos admitidos de outros Estados-membros, não se verificando, conseqüentemente, a alegada violação do artigo 110.º do TFUE. ... Não se vislumbra, contudo, ilegalidade na referida diferença (decorrente do facto de as percentagens de redução estarem associadas, nas componentes cilindrada e ambiental, à desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e à vida útil média remanescente dos veículos, respetivamente).

..... importa sublinhar que o supracitado despacho de 06/02/2024, do TJUE, proferido, precisamente, na sequência de um pedido de reenvio prejudicial suscitado junto daquela Instância Europeia, teve por objeto a matéria jurídica em discussão nos presentes autos, isto é, a aplicação do disposto no art.º 11.º, n.º 1, do CISV, relativo às taxas a aplicar aos veículos usados”, e a circunstância das percentagens de redução por tempo de uso constantes da Tabela D do ínsito no mesmo artigo, que têm subjacente a desvalorização comercial média dos veículos no mercado nacional e a vida útil média remanescente, não serem aplicáveis na mesma proporção. Tendo o TJUE decidido que: “O artigo 110.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que não tem em conta, para efeitos do cálculo do montante de um imposto sobre veículos, quando é aplicado a um veículo usado proveniente de

outro Estado-Membro, a desvalorização da componente ambiental deste imposto na mesma proporção e nos mesmos termos em que o faz em relação à componente cilindrada do referido imposto se, e na medida em que, o montante do imposto cobrado sobre o referido veículo importado exceder o montante do valor residual do imposto incorporado no valor dos veículos nacionais similares presentes no mercado nacional de veículos usados.” Mais referindo que, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se, no momento da introdução no consumo em Portugal de um veículo usado proveniente de outro Estado- Membro, a aplicação do ISV conduz a que o imposto que incide sobre o referido veículo usado exceda o montante residual do referido imposto incorporado no valor dos veículos usados similares já matriculados em território nacional, criando, assim, o risco de favorecer a venda de veículos usados nacionais e de desencorajar a introdução de veículos usados similares neste território. Para o efeito, deverá determinar se a aplicação de uma percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto conduz a favorecer a venda de veículos usados nacionais. Em face da oposição de julgados (entre a decisão arbitral proferida no processo CAAD n.º 343/2022-T, datada de 30/01/2023 e a decisão arbitral proferida no processo CAAD n.º 350/2021- T, datada de 22/02/2021) e da interposição por parte da AT de recurso para o Pleno da Secção de Contencioso Tributário do STA, para efeitos de uniformização de jurisprudência, o STA veio proferir o suprarreferido Acórdão no Processo 25/23.8 BALSb, e no respaldo do despacho do TJUE de 06/02/2024, lavrou, em suma, a seguinte jurisprudência: Julgamos que já se deixou amplamente exposta a evolução da legislação da tributação automóvel nacional e a necessidade da sua conformação às disposições europeias ao longo dos últimos anos. Naquela que é uma das últimas alterações introduzidas naquela legislação, por força daquele desiderato, fixou-se o regime que ora se sujeitou ao crivo de conformidade do Tribunal de Justiça da União e que, em resumo, estabeleceu um critério de desvalorização da componente ambiental para a determinação do imposto sobre veículos devido por veículos usados importados do espaço da União Europeia que, apesar de pretender refletir o imposto implícito nos veículos nacionais similares, é distinto daquele fixado para a componente cilindrada que compõe aquele imposto. Ora, por força das exigências de paridade de tratamento

não penalizador destes veículos, entendeu o Tribunal de Justiça da União pronunciar-se no sentido de que, sem prejuízo de o critério de desvalorização fixado no artigo 11.º do Código do ISV não ser equivalente àquele estabelecido para a desvalorização da componente cilindrada, nem por isso se tornaria forçosamente desconforme com o artigo 110.º do TFUE, conquanto o montante do imposto cobrado não se revelasse superior ao valor residual do imposto implícito nos veículos nacionais similares. tratamento desvantajoso relativamente ao veículo automóvel introduzido no consumo pelo Requerente.

...o TJUE não expressou nem defendeu o entendimento que a percentagem de redução de imposto a aplicar a ambas as componentes teria de ser a mesma, mas sim que a componente ambiental deveria ser desvalorizada, tal como veio a suceder com a alteração ao n.º 1 do artigo 11.º do CISV, na redação dada pelo art.º 391.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro;

3.2. Decidindo

3.2.1. Questão(ões) a decidir

A questão central objeto do presente pedido de pronúncia arbitral é a de saber se a redação do n.º 1 do artigo 11.º do CISV, introduzida pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, está em conformidade com o direito da União Europeia, designadamente com o disposto no artigo 110º do TFUE, ao prever distintas taxas de redução nas componentes cilindrada e ambiental do imposto que recai sobre a importação de veículos usados de outros estados membros da União Europeia.

Com efeito, como se viu, a Requerente vem impugnar o ato de liquidação de ISV, com fundamento na violação do artigo 110.º do TFUE, por entender que deveria ser aplicada na componente ambiental a mesma percentagem de redução prevista para a componente cilindrada.

3.2.2. Cumpre dizer que é conhecida a forte inclinação, (a rondar a unanimidade), da posição do STA no sentido da improcedência do pedido, que vem influenciando, decisivamente, a última jurisprudência do CAAD, nesta matéria.

Assim, face a tal forte inclinação, não podemos olvidar o previsto no nº3 do artº 8º do Código Civil:

... Nas decisões que proferir, o julgador terá em consideração todos os casos que mereçam tratamento análogo, a fim de obter uma interpretação e aplicação uniformes do direito.

Mas, muito menos, podemos olvidar, o consagrado nos recentes Acórdãos de fixação de jurisprudência do STA, proferidos nos proc.s nº 025/23.8BALS de 24-04-2024 e nº 071/23.1BALS de 23-05-2024 - Pleno da Secção, por referência ao considerado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, no Processo C-399/23 (Ósoquim), de 6 de Fevereiro de 2024.

3.2.2. Assumimos, pois, concordância com o entendido nos referidos Acórdãos do STA, que - pela específica apreciação - seguiremos de perto, pouco cabendo acrescentar:

3.2.2.1.

(...)...Questionado o Tribunal de Justiça da União acerca da conformidade com o Tratado de Funcionamento da União do regime do artigo 11.º do Código ISV, por meio da seguinte questão -o artigo 110º do TFUE e os comandos ínsitos no acórdão do TJUE n.º C-169/20, são afrontados pela alteração legislativa de 2020 do artigo 11º do CISV, que estabeleceu as regras de desvalorização da componente ambiental, mas em que a desvalorização da componente ambiental obedece a critérios distintos da desvalorização da componente da cilindrada, o que implica taxas de desvalorização distintas e, nessa medida, poderá acarretar um efeito discriminatório sobre os veículos usados importados de outros países da União? - veio aquele Tribunal notificar o presente processo do teor da decisão lavrada no Processo C-399/23 (Ósoquim), de 6 de Fevereiro de 2024, cuja similitude da questão prejudicial objeto de reenvio é (praticamente) em tudo semelhante àquela que nos presentes autos se havia suscitado. II. Entendemos, por isso, ser de manifestar àquele Tribunal de Justiça da União a decisão de não

manutenção do interesse na prossecução do reenvio prejudicial e, com base no teor da posição manifestada por aquele Tribunal no referido processo C-399/23 (Ósoquim), decidir em conformidade.

É o que faremos.

III. Julgamos que já se deixou amplamente exposta a evolução da legislação da tributação automóvel nacional e a necessidade da sua conformação às disposições europeias ao longo dos últimos anos.

Naquela que é uma das últimas alterações introduzidas naquela legislação, por força daquele desiderato, fixou-se o regime que ora se sujeitou ao crivo de conformidade do Tribunal de Justiça da União e que, em resumo, estabeleceu um critério de desvalorização da componente ambiental para a determinação do imposto sobre veículos devido por veículos usados importados do espaço da União Europeia que, apesar de pretender reflectir o imposto implícito nos veículos nacionais similares, é distinto daquele fixado para a componente cilindrada que compõe aquele imposto.

IV. Ora, por força das exigências de paridade de tratamento não penalizador destes veículos, entendeu o Tribunal de Justiça da União pronunciar-se no sentido de que, sem prejuízo de o critério de desvalorização fixado no artigo 11.º do Código do ISV não ser equivalente àquele estabelecido para a desvalorização da componente cilindrada, nem por isso se tornaria forçosamente desconforme com o artigo 110.º do TFUE, conquanto o montante do imposto cobrado não se revelasse superior ao valor residual do imposto implícito nos veículos nacionais similares.

É o que se extrai da mencionada decisão C-399/23 (Ósoquim), de 6 de Fevereiro de 2024, em termos que são, em tudo, equivalentes aos dos presentes autos: “O artigo 110.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional que não tem em conta, para efeitos do cálculo do montante de um imposto sobre os veículos, quando é aplicado a um carro usado proveniente de um outro Estado-Membro, a desvalorização da componente ambiental deste imposto na mesma proporção e nos mesmos termos em que o faz em relação à componente cilindrada do referido imposto se, e na medida em que, o montante do imposto

cobrado sobre o referido veículo importado exceder o montante do valor residual do imposto incorporado no valor dos veículos nacionais similares presentes no mercado nacional de veículos usados.”

Colocada assim a questão, está fácil de ver que a resposta dada à questão prejudicial colocada por este Tribunal àquele Tribunal de Justiça da União será sempre de matriz relativa e não absoluta, dependendo da avaliação que se faça entre o valor de ISV cobrado (e contestado na decisão arbitral recorrida) e o valor de imposto implícito em veículos usados nacionais equivalentes – ou, nas palavras do daquele Tribunal, o “valor residual do imposto incorporado no valor dos veículos nacionais similares presentes no mercado nacional de veículos usados”. Assim sendo, a determinação da conformidade ou não da legislação aqui em causa com os postulados do Direito Europeu passa, nas palavras ainda daquele Tribunal, por “determinar se a aplicação de uma percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto conduz a favorecer a venda dos veículos usados nacionais.”

Como está fácil de ver, esta comparação não foi, em momento algum, equacionada ao longo dos processos arbitrais aqui em confronto – ou, pelo menos, não o foi nos termos expressos em que o Tribunal de Justiça da união o exige – e pressupõe a indagação de nova matéria de facto que não se limite a constatar a diferença de regimes de desvalorização, mas compare os efeitos desses distintos regimes com os preços de mercado dos veículos usados nacionais, de modo a apurar da existência ou não de um tratamento desvantajoso para os veículos automóveis usados importados.

Sucedede que uma tal indagação – que carece de ser feita para se concluir acerca da conformidade ou não com o Direito Europeu – é, forçosamente, de natureza factual, e encontra-se, por imposição legal, não apenas fora do âmbito do presente recurso uniformizador como, inclusivamente, fora do âmbito das competências deste Supremo Tribunal. Assim sendo, importa apenas concluir no sentido da anulação da decisão arbitral recorrida.(...)

3.2.2.1. Com efeito,

Ficou provado que na liquidação de ISV contestada, foi aplicada uma percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto.

Contudo, para além da constatação da diferença de regimes de desvalorização, não consta dos articulados, matéria de fato que compare os efeitos desses distintos regimes desvalorização com os preços de mercado dos veículos usados nacionais, de modo a apurar da existência ou não de um tratamento desvantajoso para os veículos automóveis usados importados.

Ou seja, a Requerente não alegou fatos que, a serem dados como provados, pudessem levar à conclusão de que, no caso concreto, a aplicação de uma percentagem de redução da componente ambiental do ISV diferente da aplicada à componente cilindrada deste imposto conduziu ao favorecimento dos veículos usados nacionais.

E esse ónus impendia sobre a Requerente, não podendo o Tribunal substituir-se às partes na alegação da matéria de fato.

Como se referiu, esta comparação não foi, em momento algum, equacionada ao longo do presente processo.

Sendo que, a questão de saber se o regime previsto no artigo 11º do Código do ISV, após a redação dada pelo artigo 391º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, é, em termos de compatibilidade com as exigências do Direito Europeu, de natureza relativa e não absoluta, dependendo da avaliação que se faça entre o valor de ISV cobrado aos veículos usados importados de outros Estados-Membros e o valor de imposto implícito em veículos usados equivalentes nacionais.

E, tal indagação - que teria de ser feita para se concluir acerca da conformidade da Lei nacional com o Direito Europeu - é de natureza fatural, e a sua falta não pode deixar de ser decidida em desfavor da Requerente.

3.2.3. Reembolso de quantias pagas pela Requerente e juros indemnizatórios

A Requerente pede a restituição do valor de imposto cobrado em excesso, acrescido de juros indemnizatórios.

Improcedendo o pedido de anulação parcial das liquidações de ISV, improcede o pedido de reembolso de quaisquer quantias pagas, que pressupõe essa anulação, bem como quaisquer juros indemnizatórios, que pressupõem a existência de uma quantia a reembolsar.

4. DECISÃO

Nestes termos, decide o Tribunal Arbitral Singular:

- a) Julgar improcedente o pedido de pronúncia arbitral quanto à anulação parcial do ato de liquidação de ISV impugnado.
- b) Absolver a Autoridade Tributária e Aduaneira dos pedidos.
- c) Condenar a Requerente nas custas do processo.

5. Valor do processo

De harmonia com o disposto nos artigos 296.º, 306.º, n.º 2, do CPC e 97.º-A, n.º 1, alínea a), do Código de Procedimento e de Processo Tributário e 3.º, n.º 2, do Regulamento de Custas nos Processos de Arbitragem Tributária, fixa-se ao processo o valor de €4.254,49, valor económico do dissenso e indicado pela Requerente, sem oposição da Autoridade Tributária e Aduaneira.

6. Custas

Nos termos do artigo 22.º, n.º 4, do RJAT, fixa-se o montante das custas em €612,00, nos termos da Tabela I anexa ao Regulamento de Custas nos Processos de Arbitragem Tributária, a integral cargo da Requerente.

Lisboa, 13jan2025

O árbitro

Fernando Miranda Ferreira