

# **CÓDIGO DO IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO**

**APROVADO PELA LEI N.º 22-A/2007, DE 29 DE JUNHO**

**ALTERADO PELOS SEGUINTE DIPLOMAS:**

- **LEI N.º 67-A/2007, DE 31 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 64-A/2008, DE 31 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 3-B/2010, DE 28 DE ABRIL**
- **LEI N.º 55-A/2010, DE 31 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 64-B/2011, DE 30 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 66-B/2012, DE 31 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 83-C/2013, DE 31 DE DEZEMBRO**
- **LEI N.º 82-B/2014, DE 31 DE DEZEMBRO**

janeiro de 2015



## Índice

Índice .....	3
CAPÍTULO I - Princípios e regras gerais.....	11
CAPÍTULO II - Liquidação e pagamento .....	19
CAPÍTULO III - Obrigações acessórias, fiscalização e regime contra-ordenacional .....	21

## Exposição de Motivos da Proposta de Lei n.º 118/X

A presente proposta de lei procede à reforma global da tributação automóvel portuguesa, aprovando o Código do Imposto sobre Veículos (ISV) e o Código do Imposto Único de Circulação (IUC) e abolindo, ao mesmo tempo, o imposto automóvel, o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem.

Empreende-se, assim, pela primeira vez, uma reforma global e coerente dos impostos ligados à aquisição e propriedade dos veículos automóveis, figuras marcadas ao longo do tempo por um relativo abandono, disciplinadas por textos legais sem sistemática segura, nem princípio ordenador evidente.

A reforma a que a presente proposta de lei dá corpo resulta, portanto, da necessidade imperiosa de trazer clareza e coerência a esta área do sistema fiscal e da necessidade, mais imperiosa ainda, de subordiná-la aos princípios e preocupações de ordem ambiental e energética que hoje em dia marcam a discussão da tributação automóvel.

Os dois novos impostos que agora se criam, o imposto sobre veículos e o imposto único de circulação, constituem muito mais do que o prolongamento técnico das figuras criadas nos anos 70 e 80 que os antecederam, voltadas predominantemente para a angariação da receita, indiferentes ao custo social resultante da circulação automóvel. Constituem algo diferente, figuras já do século em que vivemos, com as quais se pretende, com certeza, angariar receita pública, mas angariá-la na medida do custo que cada indivíduo provoca à comunidade.

A mensagem de que estes impostos são agora portadores é, afinal, uma mensagem de responsabilidade social, daquela responsabilidade que sempre deve haver nas sociedades livres. Para além dos compromissos internacionais e das exigências de política energética que, de modo mais urgente, nos obrigam à presente reforma, espera-se que ela contribua, por si mesma, para a transformação de mentalidades e de rotinas, para uma percepção mais clara dos problemas do ambiente e para um equilíbrio mais sã entre o uso do transporte público e o do transporte particular.

A concretização de uma reforma tão profunda exige cuidados especiais, na revogação e adaptação de diplomas vários, bem como na fixação de regras transitórias que permitam a sua aplicação gradual e a adaptação dos operadores económicos ao novo regime fiscal a que ficam sujeitos, o que explica as disposições que encabeçam a presente proposta de lei.

A última reforma da tributação automóvel portuguesa, levada a cabo em 1987, foi motivada pela necessidade de adaptar a fiscalidade automóvel nacional às condições impostas pela adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia. Nasceu então o imposto automóvel até hoje em vigor, um imposto monofásico, incidente sobre a introdução no consumo dos veículos tributáveis, que tinha por característica dominante o tomar como base tributável a respectiva cilindrada.

A adopção da cilindrada como base tributável possuía as vantagens importantes da segurança e da simplicidade, permitindo o cálculo fácil do imposto pela Administração e pelos operadores do sector, sendo largamente impermeável à fraude, pois a cilindrada constitui uma característica dos veículos que dificilmente se pode manipular.

Concebido deste modo, o imposto automóvel veio a conhecer um crescimento muito importante no final dos anos 80 e ao longo dos anos 90, à medida que o crescimento do poder de compra dos portugueses alimentou o alargamento rápido do parque automóvel nacional. O imposto automóvel passou então a representar uma parcela importante do encaixe tributário do Estado Português, só nos últimos anos se sentindo alguma estagnação na receita, justificada pela conjuntura económica, pela progressiva saturação do parque e pelo esgotamento da capacidade de endividamento das famílias.

Por comparação com o imposto automóvel, é negligenciável o peso dos impostos que em Portugal incidem sobre os automóveis na fase de circulação. Nesta fase, convivem três impostos diferentes, todos eles de periodicidade anual. O imposto municipal sobre veículos, o mais importante, constitui um imposto da titularidade dos municípios, devido essencialmente pelos automóveis ligeiros de passageiros e cuja base tributável é constituída pela respectiva cilindrada, bem como pela idade e tipo de combustível empregue. Os impostos de circulação e de camionagem são devidos essencialmente por veículos pesados de mercadorias, assentando no seu peso bruto, número de eixos e tipo de suspensão, em conformidade com o direito comunitário aplicável neste domínio. Não existe qualquer articulação entre os três impostos, falta uma filosofia comum e são diferentes os procedimentos de liquidação e cobrança.

Desde há já alguns anos que se sentia a necessidade de alterar o figurino do imposto automóvel. O progresso que a teoria e a prática da tributação ambiental têm conhecido nos últimos tempos permite que se vá mais longe neste campo, instituindo um modelo de maior apuro técnico e

coerência interna, no qual se acolham as soluções inovadoras que no plano internacional se têm proposto e ensaiado com sucesso.

O primeiro passo na concretização de uma reforma desta natureza materializou-se logo na Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2006, por meio da qual o imposto automóvel, mantendo embora o seu figurino essencial, passou a integrar na sua base tributável uma componente de dióxido de carbono que representa cerca de 10% da receita global do imposto.

A alteração da base tributável constitui, assim, um ponto-chave da reforma que agora se empreende com a criação do novo imposto sobre veículos, cujo critério determinante passa a decorrer de indicadores da capacidade poluidora de um veículo.

A segunda linha de fundo na reforma da tributação automóvel que agora se leva a cabo está na deslocação de parte da carga fiscal do momento da aquisição para a fase da circulação. Não sendo a carga fiscal que impende em Portugal sobre o automóvel excepcionalmente elevada, quando comparada com a que existe noutros países, é excepcionalmente relevante o peso que ela assume no momento da compra, quando confrontado com o que apresenta ao longo da vida útil dos veículos tributados. Em resultado, produz-se o encarecimento dos automóveis no mercado português, a propensão para a compra de veículos parcialmente isentos de imposto ou para a compra de veículos usados matriculados originariamente noutros Estados membros da União Europeia, já em fim de vida e com equipamentos ambientais desactualizados.

Estando o encargo tributário actualmente concentrado na fase da introdução no consumo, a sua deslocação para um novo imposto único de circulação permitirá uma redução gradual dos preços de venda ao público, com a inerente renovação do parque automóvel nacional.

Com isto produz-se um todo coerente na forma e na substância e adopta-se, enfim, entre nós, um imposto sobre a circulação de veículos motorizados em consonância com o que de mais moderno existe nos países que nos são próximos. Portugal, como a generalidade dos países europeus, confronta-se hoje em dia com graves dificuldades de política energética e ambiental, resultantes do agravamento dos preços do petróleo e do aumento imparável da taxa de motorização. A circunstância de cerca de 60% da energia consumida no País ter origem no petróleo e o facto de mais de dois terços dessa parcela respeitar ao sector dos transportes revelam uma grande dependência energética no plano internacional e uma exposição do País ao futuro incerto dos combustíveis fósseis.

Visa-se, também, com esta reforma o aprofundamento do progresso que, nos últimos tempos, se tem feito ao nível da Administração tributária, particularmente no que respeita à gestão de um sistema de informação completo, organizado e fiável. Passando a tributação automóvel a formar um todo coerente, importa eliminar custos administrativos e de cumprimento, apostando na prevenção e controlo das situações de abuso e incumprimento.

No texto introdutório de cada um dos Códigos anexos à presente proposta de lei avança-se com uma explicação mais precisa das razões que justificam a substituição dos antigos impostos pelos dois impostos que agora se criam, bem como as principais opções de natureza técnico-jurídica de que são portadores

Foram ouvidas as associações de defesa do ambiente e as associações representativas do sector automóvel.

Deve ser promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, da Associação Nacional dos Municípios Portugueses e da Comissão Nacional de Protecção de Dados.

Assim:

Nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

**Preâmbulo da Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho**

Procede à reforma global da tributação automóvel, aprovando o Código do Imposto sobre Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação e abolindo, em simultâneo, o imposto automóvel, o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem

**Artigo 1.º****Objecto**

- 1 - É aprovado o Código do Imposto sobre Veículos (ISV) publicado no anexo I à presente lei e que dela faz parte integrante.
- 2 - É aprovado o Código do Imposto Único de Circulação (IUC) publicado no anexo II à presente lei e que dela faz parte integrante.

**Artigo 2.º****Competência para a administração dos impostos**

- 1 - A competência relativa à administração do imposto sobre veículos, abreviadamente designado por ISV, e do imposto único de circulação, abreviadamente designado por IUC, cabe à Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e à Direcção-Geral dos Impostos, respectivamente.
- 2 - As entidades que, por força das competências referidas no número anterior e dos regimes jurídicos constantes da presente lei, realizam tratamento ou interconexão de dados estão obrigadas a dar cumprimento às disposições legais e regulamentares em matéria de protecção de dados pessoais.

**Artigo 3.º****Titularidade da receita do IUC**

- 1 - É da titularidade do município de residência do sujeito passivo ou equiparado a receita gerada pelo IUC incidente sobre os veículos da categoria A, E, F e G, bem como 70% da componente relativa à cilindrada incidente sobre os veículos da categoria B, salvo se essa receita for incidente sobre veículos objecto de aluguer de longa duração ou de locação operacional, caso em que deve ser afecta ao município de residência do respectivo utilizador.
- 2 - Nas situações a que se refere a parte final do número anterior, em que não seja possível identificar o município de residência do utilizador dos veículos, a receita assim apurada é repartida pelos municípios na mesma proporção da repartição da receita total.
- 3 - A receita gerada pela componente do IUC relativa ao nível de emissão de dióxido de carbono incidente sobre os veículos da categoria B, bem como 30% da componente relativa à cilindrada incidente sobre os mesmos veículos, é da titularidade:
  - a) Do Estado, quanto aos veículos que circulem no território do continente;
  - b) Das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, quanto aos veículos que circulem nos respectivos territórios.
- 4 - É ainda da titularidade do Estado a receita gerada pelo IUC incidente sobre os veículos das categorias C e D, com excepção da respeitante a veículos destas categorias que circulem nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sendo da titularidade destas a receita de IUC gerada nos respectivos territórios.

**Artigo 4.º****Regime de salvaguarda da receita dos municípios**

- 1 - A receita do imposto único de circulação e do imposto municipal sobre veículos a atribuir globalmente aos municípios em 2007, nos termos do artigo anterior, não é inferior ao valor correspondente à receita do imposto municipal sobre veículos atribuída em 2006, actualizada de 2,1%.
- 2 - Para cumprimento do disposto no número anterior, pode ser transferida uma parcela da receita gerada pelo imposto único de circulação que é da titularidade do Estado, relativa ao nível de emissões de dióxido de carbono e incidente sobre os veículos da categoria B.

**Artigo 5.º****Sistemas de informação**

A Direcção-Geral dos Impostos, a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e a Direcção-Geral de Informática e Apoio aos Serviços Tributários e Aduaneiros celebram protocolos com o Instituto dos Registos e Notariado, I. P., o Instituto da Mobilidade e dos

Transportes Terrestres, I. P., o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., e com as forças da autoridade, designadamente com a Polícia de Segurança Pública e a Guarda Nacional Republicana, com vista à troca de informação necessária à liquidação e fiscalização do ISV e do IUC.

#### Artigo 6.º

##### Alteração à Lei das Finanças Locais

O artigo 10.º da Lei n.º 2/2007, de 15 de Janeiro, passa a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 10.º

[...]

...

a) O produto da cobrança dos impostos a cuja receita têm direito, designadamente o imposto municipal sobre imóveis (IMI) e o imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis (IMT) e o imposto municipal sobre veículos (IMV), sem prejuízo do disposto na alínea a) do artigo 17.º da presente lei, bem como a parcela do produto do imposto único de circulação que lhes caiba nos termos da lei;

b) ...

c) ...

d) ...

e) ...

f) ...

g) ...

h) ...

i) ...

j) ...

l) ...

m) ...»

#### Artigo 7.º

##### Alteração ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado

Os artigos 13.º e 15.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 13.º

[...]

1 - ...

a) ...

b) ...

c) ...

d) ...

e) ...

f) ...

g) ...

h) ...

i) ...

j) As importações de triciclos, cadeiras de rodas, com ou sem motor, automóveis ligeiros de passageiros ou mistos para uso próprio das pessoas com deficiência, de acordo com os condicionalismos previstos no Código do Imposto sobre Veículos, devendo o benefício ser requerido nos termos estabelecidos naquele código;

l) ...

m) ...

n) ...

o) ...

2 - ...

3 - ...

4 - ...

5 - ...

6 - ...

7 - ...

8 - ...

#### Artigo 15.º

[...]

1 - ...

2 - ...

3 - ...

4 - ...

5 - ...

6 - ...

7 - ...

8 - São também isentas de imposto as transmissões de triciclos, cadeiras de rodas, com ou sem motor, automóveis ligeiros de passageiros ou mistos para uso próprio de pessoas com deficiência, de acordo com os condicionalismos previstos no Código do Imposto sobre Veículos, devendo o benefício ser requerido nos termos estabelecidos naquele código.

9 - Se os proprietários dos veículos adquiridos com a isenção conferida pelo número anterior ou importados com isenção ao abrigo da alínea j) do n.º 1 do artigo 13.º pretenderem proceder à sua alienação antes de decorridos cinco anos sobre a data de aquisição ou de importação, devem pagar, junto das entidades competentes para a cobrança do imposto sobre veículos, o imposto sobre o valor acrescentado correspondente ao preço de venda, que não pode ser inferior ao que resulta da aplicação ao preço do veículo novo à data de venda, com exclusão do IVA, das percentagens referidas no n.º 2 do artigo 3.º-A do Decreto-Lei n.º 143/86, de 16 de Junho.

10 - ...»

### Artigo 8.º

#### Alteração ao Regime Geral das Infracções Tributárias

Os artigos 73.º e 109.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 73.º

[...]

1 - ...

2 - ...

3 - ...

4 - ...

5 - ...

6 - ...

7 - ...

8 - Autuadas as infracções previstas no presente diploma em matéria de imposto sobre os veículos e de imposto único de circulação, há lugar à apreensão ou imobilização imediata do veículo, bem como à apreensão dos documentos que titulem a respectiva circulação, até ao cumprimento das obrigações tributárias em falta.

#### Artigo 109.º

[...]

1 - ...

2 - ...

3 - A mesma coima é aplicável a quem:

a) Introduzir no consumo, utilizar ou manter a posse de veículos tributáveis sem o cumprimento das obrigações prescritas por lei;

b) Utilizar veículo tributável com documentos inválidos ou fora das condições prescritas por lei ou pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo ou violar o prazo de apresentação à alfândega de veículos tributáveis que se destinem a ser introduzidos no consumo ou a permanecer temporariamente em território nacional;

c) Utilizar veículo tributável em violação de condicionalismos ou ónus que acompanhem o reconhecimento de benefício fiscal, designadamente em matéria de alienação, aluguer, cedência a terceiros ou identificação exterior do veículo;

d) Transformar ou utilizar veículo tributável transformado, mudar o chassis ou alterar o motor, desde que tais operações impliquem a sujeição a imposto ou a taxa de imposto mais elevada;

e) Obtiver benefício ou vantagem fiscal em veículos tributáveis por meio de falsas declarações ou por qualquer outro meio fraudulento.

4 - (Anterior n.º 3.)

5 - (Anterior n.º 4.)

6 - (Anterior n.º 5.)»

### Artigo 9.º

#### Revogação de disposições do Regime Geral das Infracções Tributárias

É revogado o n.º 4 do artigo 108.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho.

### Artigo 10.º

#### Regime transitório do ISV

(Revogado pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro)

### Artigo 11.º

#### Impostos abolidos

1 - A partir da entrada em vigor da presente lei considera-se abolido o imposto automóvel.

2 - O imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem são abolidos em 1 de Janeiro de 2008, mantendo-se a aplicação do respectivo regime legal durante o ano de 2007 em relação a todos os veículos tributáveis, com excepção dos veículos da categoria B matriculados ou registados a partir da entrada em vigor da presente lei.



3 - As referências ao imposto automóvel e ao imposto sobre a venda de veículos automóveis feitas pela legislação em vigor devem entender-se, após a data da sua abolição, como sendo feitas ao imposto sobre veículos.

4 - As referências ao imposto municipal sobre veículos e aos impostos de circulação e de camionagem feitas pela legislação em vigor devem entender-se, após a data da sua abolição, como sendo feitas às categorias do imposto único de circulação que lhes sejam correspondentes, tendo em atenção as características dos veículos tributáveis.

#### **Artigo 12.º**

##### **Autorização de cobrança de impostos**

A partir da entrada em vigor da presente lei e durante o ano de 2007, o Governo é autorizado a cobrar o imposto sobre os veículos e o imposto único de circulação constantes do Código do ISV e do Código do IUC, anexos à presente lei.

#### **Artigo 13.º**

##### **Legislação revogada**

1 - Com a entrada em vigor da presente lei, são revogados:

- a) A Lei n.º 36/91, de 27 de Julho;
- b) O Decreto-Lei n.º 371/85, de 19 de Setembro;
- c) O Decreto-Lei n.º 471/88, de 22 de Dezembro, com excepção do disposto na alínea c) do artigo 2.º, que se mantém em vigor até 31 de Dezembro de 2007;
- d) O Decreto-Lei n.º 103-A/90, de 22 de Março;
- e) O Decreto-Lei n.º 27/93, de 12 de Fevereiro;
- f) O Decreto-Lei n.º 35/93, de 13 de Fevereiro, com excepção do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º, que se mantém em vigor até 31 de Dezembro de 2007;
- g) O Decreto-Lei n.º 40/93, de 18 de Fevereiro;
- h) O Decreto-Lei n.º 56/93, de 1 de Março, com excepção do disposto no n.º 4 do artigo 2.º, que se mantém em vigor até 31 de Dezembro de 2007;
- i) O Decreto-Lei n.º 264/93, de 30 de Julho, com excepção do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 13.º e no artigo 14.º, que se mantém em vigor até 31 de Dezembro de 2007.

2 - São revogados a partir de 1 de Janeiro de 2008:

- a) O Decreto-Lei n.º 143/78, de 12 de Junho;
- b) O Decreto-Lei n.º 116/94, de 3 de Maio.

3 - Consideram-se extintos e inaplicáveis ao ISV e ao IUC todos os benefícios fiscais relativos aos impostos abolidos nos termos da presente lei que não sejam mantidos nos códigos aprovados pela presente lei, com excepção dos benefícios previstos pelo Decreto-Lei n.º 43/76, de 20 de Janeiro, pelo artigo 3.º da Lei n.º 36/91, de 27 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro, e pela alínea f) do n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 19/2003, de 20 de Junho.

4 - Os benefícios de carácter duradouro relativos ao imposto automóvel que tenham sido reconhecidos ao abrigo da legislação ora revogada mantêm-se em vigor até ao decurso do respectivo prazo, nos termos e condições em que foram reconhecidos e com manutenção dos ónus que lhes sejam inerentes.

#### **Artigo 14.º**

##### **Entrada em vigor**

1 - A presente lei entra em vigor em 1 de Julho de 2007.

2 - O disposto no Código do IUC aprovado pela presente lei é aplicável:

- a) A partir de 1 de Julho de 2007, no que respeita aos veículos da categoria B matriculados a partir dessa mesma data;
- b) A partir de 1 de Janeiro de 2008, aos restantes veículos.

Aprovada em 24 de Maio de 2007.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, Guilherme Silva.

Promulgada em 28 de Junho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendada em 28 de Junho de 2007.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.



# Código do Imposto Único de Circulação

## CAPÍTULO I

### Princípios e regras gerais

#### Artigo 1.º

##### Princípio da equivalência

O imposto único de circulação obedece ao princípio da equivalência, procurando onerar os contribuintes na medida do custo ambiental e viário que estes provocam, em concretização de uma regra geral de igualdade tributária.

#### Artigo 2.º

##### Incidência objectiva

1 - O imposto único de circulação incide sobre os veículos das categorias seguintes, matriculados ou registados em Portugal:

- a) Categoria A: Automóveis ligeiros de passageiros e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2500 kg matriculados desde 1981 até à data da entrada em vigor do presente código;
- b) Categoria B: Automóveis de passageiros referidos nas alíneas a) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Código do Imposto sobre Veículos e automóveis ligeiros de utilização mista com peso bruto não superior a 2500 kg, matriculados em data posterior à da entrada em vigor do presente código;
- c) Categoria C: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2500 kg, afectos ao transporte particular de mercadorias, ao transporte por conta própria, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- d) Categoria D: Automóveis de mercadorias e automóveis de utilização mista com peso bruto superior a 2500 kg, afectos ao transporte público de mercadorias, ao transporte por conta de outrem, ou ao aluguer sem condutor que possua essas finalidades;
- e) Categoria E: motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, tal como estes veículos são definidos pelo Código da Estrada, matriculados desde 1992;
- f) Categoria F: Embarcações de recreio de uso particular com potência motriz igual ou superior a 20 kW, registados desde 1986;
- g) Categoria G: Aeronaves de uso particular.

2 - O imposto único de circulação incide ainda sobre os veículos referidos no número anterior que, não sendo sujeitos a matrícula em Portugal, aqui permaneçam por um período superior a 183 dias, seguidos ou interpolados, em cada ano civil, com exceção dos veículos de mercadorias de peso bruto igual ou superior a 12 toneladas.

3 - Presumem-se afectos ao transporte particular de mercadorias ou ao transporte por conta própria os veículos relativamente aos quais se não comprove a afectação ao transporte público de mercadorias ou ao transporte por conta de outrem.

4 - Nos casos de veículos das categorias F e G, entende-se por uso particular o uso de uma embarcação ou de uma aeronave pelo seu proprietário ou por uma pessoa singular ou colectiva que a utilize, mediante aluguer ou a outro título, para fins não comerciais, designadamente para fins que não sejam o transporte de pessoas, de mercadorias ou a prestação de serviços, a título oneroso ou no interesse das autoridades públicas.

#### Artigo 3.º

##### Incidência subjectiva

1 - São sujeitos passivos do imposto os proprietários dos veículos, considerando-se como tais as pessoas singulares ou colectivas, de direito público ou privado, em nome das quais os mesmos se encontrem registados.

2 - São equiparados a proprietários os locatários financeiros, os adquirentes com reserva de propriedade, bem como outros titulares de direitos de opção de compra por força do contrato de locação.

3 - É ainda equiparada a sujeito passivo a herança indivisa, representada pelo cabeça de casal.

#### **Artigo 4.º** **Incidência temporal**

- 1 - O imposto único de circulação é de periodicidade anual, sendo devido por inteiro em cada ano a que respeita.
- 2 - O período de tributação corresponde ao ano que se inicia na data da matrícula ou em cada um dos seus aniversários, relativamente aos veículos das categorias A, B, C, D e E, e ao ano civil, relativamente aos veículos das categorias F e G.
- 3 - O imposto é devido até ao cancelamento da matrícula ou registo em virtude de abate efetuado nos termos da lei.

#### **Artigo 5.º** **Isonções**

- 1 - Estão isentos de imposto os seguintes veículos:
  - a) Veículos da administração central, regional, local e das forças militares e de segurança, bem como os veículos adquiridos pelas associações humanitárias de bombeiros ou câmaras municipais para o cumprimento das missões de protecção, socorro, assistência, apoio e combate a incêndios, atribuídas aos seus corpos de bombeiros;
  - b) Automóveis e motociclos da propriedade de Estados estrangeiros, de missões diplomáticas e consulares, de organizações internacionais e de agências europeias especializadas, bem como dos respectivos funcionários, quando o seu reconhecimento seja obrigatório em virtude de instrumento de direito internacional;
  - c) Automóveis e motociclos que, tendo mais de 20 anos e constituindo peças de museus públicos, só ocasionalmente sejam objecto de uso e não efectuem deslocações anuais superiores a 500 quilómetros;
  - d) Veículos não motorizados, exclusivamente eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis, veículos especiais de mercadorias sem capacidade de transporte, ambulâncias, veículos funerários e tractores agrícolas;
  - e) Automóveis ligeiros de passageiros que se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra «T»), bem como ao transporte em táxi.
  - f) Veículos apreendidos no âmbito de um processo-crime, enquanto durar a apreensão;
  - g) Veículos considerados abandonados nos termos do Código da Estrada a partir do momento em que sejam adquiridos por ocupação pelo Estado ou pelas autarquias locais;
  - h) Veículos declarados perdidos a favor do Estado;
  - i) Veículos utilizados pelas equipas de sapadores florestais que integrem o Sistema de Defesa da Floresta contra Incêndios.
- 2 - Estão ainda isentos de imposto, os seguintes sujeitos passivos:
  - a) Pessoas com deficiência cujo grau de incapacidade seja igual ou superior a 60 % em relação a veículos das categorias A, B e E e nas condições previstas nos n.os 5 e 6;
  - b) Instituições particulares de solidariedade social, nas condições previstas no n.º 7.
- 3 - A isenção a que se refere a alínea b) do n.º 1 é reconhecida mediante despacho do Director-Geral dos Impostos sobre pedido acompanhado por declaração do Ministério dos Negócios Estrangeiros que comprove os pressupostos da isenção.
- 4 - A isenção a que se refere a alínea c) do n.º 1 deve ser objecto de comprovação em qualquer serviço de finanças, relativamente a cada ano a que respeite, mediante pedido apresentado no prazo para pagamento do imposto e acompanhado do título de propriedade e documento de identificação ou certificado de registo ou matrícula do veículo.
- 5 - A isenção prevista na alínea a) do n.º 2 só pode ser usufruída por cada beneficiário em relação a um veículo em cada ano e é reconhecida nos seguintes termos:
  - a) Em qualquer serviço de finanças, produzindo efeitos a partir do ano do pedido, ou da data do nascimento da obrigação tributária se anterior e o pedido for efetuado até ao termo do prazo de pagamento previsto no artigo 17.º, desde que verificados os respetivos pressupostos;
  - b) Através da Internet, se a informação relativa à incapacidade estiver confirmada no cadastro da Autoridade Tributária e Aduaneira, produzindo efeitos nos termos da alínea anterior, com as devidas adaptações.
- 6 - A isenção nos termos do número anterior não prejudica a liquidação nos termos gerais, caso o contribuinte venha a optar por usufruir do benefício relativamente a outro veículo no mesmo ano.
- 7 - A isenção prevista na alínea b) do n.º 2 é reconhecida no serviço de finanças da área da sede da entidade interessada mediante entrega de requerimento devidamente documentado.
- 8 - Estão isentos de 50% do imposto os seguintes veículos:

- a) Os veículos da categoria D, quando autorizados ou licenciados para o transporte de grandes objectos;
- b) Os veículos das categorias C e D que efectuem transporte exclusivamente na área territorial de uma região autónoma.

9 - Estão isentos os veículos que, embora permaneçam em território nacional por um período superior a 183 dias, se encontrem matriculados em série normal de outro Estado membro e preencham os requisitos exigíveis para beneficiar do regime de admissão temporária previsto no artigo 34.º do Código do Imposto sobre Veículos para missões, estágios, estudos e trabalho transfronteiriço.

#### Artigo 6.º

##### Facto gerador e exigibilidade

1 - O facto gerador do imposto é constituído pela propriedade do veículo, tal como atestada pela matrícula ou registo em território nacional.

2 - É ainda considerado facto gerador do imposto a permanência em território nacional por período superior a 183 dias, seguidos ou interpolados, em cada ano civil, de veículos não sujeitos a matrícula em Portugal e que não sejam veículos de mercadorias de peso bruto igual ou superior a 12 toneladas.

3 - O imposto considera-se exigível no primeiro dia do período de tributação referido no n.º 2 do artigo 4.º

4 - Sem prejuízo do referido nos números anteriores, quando seja acoplado motor ou aumentada a potência motriz dos veículos da categoria F, o imposto é devido e torna-se exigível nos 30 dias seguintes à alteração.

#### Artigo 7.º

##### Base tributável

1 - O imposto único de circulação possui natureza específica, sendo a sua base tributável constituída pelos seguintes elementos:

- a) Quanto aos veículos das categorias A, a cilindrada, a voltagem, a antiguidade da matrícula e o combustível;
- b) Quanto aos veículos da categoria B, a cilindrada e o nível de emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) relativo ao ciclo combinado de ensaios constante do certificado de conformidade ou, não existindo, da medição efectiva efectuada em centro técnico legalmente autorizado nos termos previstos para o cálculo do imposto sobre veículos;
- c) Quanto aos veículos das categorias C e D, o peso bruto, o número de eixos, o tipo de suspensão dos eixos motores e antiguidade da primeira matrícula do veículo motor;
- d) Quanto aos veículos da categoria E, a cilindrada e a antiguidade da matrícula;
- e) Quanto aos veículos da categoria F, a potência motriz, tal como constante do respectivo livrete;
- f) Quanto aos veículos da categoria G, o peso máximo autorizado à descolagem, tal como constante do certificado de aero-navegabilidade.

g) No caso de veículos da categoria B fabricados antes de 1970, referidos no n.º 2 do artigo 8.º do Código do ISV, aos quais seja aplicada a tabela D a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º do mesmo diploma, considera-se para efeitos de determinação do nível de emissão de dióxido de carbono CO<sub>2</sub> o escalão mínimo (até 120 g por quilómetro).

2 - Na determinação da base tributável do imposto incidente sobre os veículos das categorias C e D, considera-se equivalente a suspensão pneumática o tipo de suspensão definido no anexo III da Directiva n.º [96/53/CE](#) do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

3 - Na determinação da base tributável do imposto incidente sobre os veículos das categorias C e D que sejam veículos articulados, constituídos por tractor e semi-reboque, ou conjuntos formados por veículo automóvel e reboque, cujo peso bruto, excluindo o rebocável, seja igual ou superior a 12 toneladas, valem as seguintes regras:

- a) O peso bruto corresponde ao peso bruto máximo que o automóvel está autorizado a deslocar;
- b) O número de eixos corresponde ao número de eixos do automóvel ou tractor somado ao número de eixos do veículo rebocado;
- c) O tipo de suspensão corresponde ao dos eixos motores.

4 - Para efeitos do disposto na alínea b) do número anterior, no caso de ao mesmo veículo automóvel ou ao tractor virem a ser acoplados, alternadamente, diferentes reboques ou semi-reboques, presume-se que ao reboque correspondem dois eixos e que ao semi-reboque

correspondem dois eixos se o peso bruto máximo, a que se refere a alínea a) do n.º 3, for igual ou inferior a 36 toneladas, e três eixos se aquele peso bruto for superior a 36 toneladas.

5 - Quando, para efeitos de determinação da base tributável dos veículos da categoria F, haja que proceder à conversão de unidades de potência, as fórmulas a empregar são as seguintes:

1 kW = 1,359 cv  
 1 kW = 1,341 HP  
 1 HP = 0,7457 kW

6 - Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira os valores das emissões de dióxido de carbono a considerar para efeitos de determinação do IUC, são os mesmos que foram utilizados para efeitos do cálculo do ISV.

7 - Quando estejam em causa veículos movidos por motores Wankel, a cilindrada a que se refere o n.º 1 é apurada nos termos do n.º 5 do artigo 7.º do Código do Imposto sobre Veículos.

### Artigo 8.º

#### Taxas - regras gerais

- 1 - As taxas do imposto são as que estiverem em vigor no momento em que ele se torna exigível.
- 2 - Quando a um veículo tributável sejam aplicáveis taxas diferentes de imposto em virtude das suas características ou utilização, prevalecem as taxas mais elevadas.
- 3 - As taxas constantes do presente código devem ser actualizadas todos os anos em função do índice de preços no consumidor.

### Artigo 9.º

#### Taxas - categoria A

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria A são as seguintes:

Combustível utilizado		Elettricidade — Voltagem total	Imposto anual segundo o ano da matrícula (euros)		
Gasolina — Cilindrada (centímetros cúbicos)	Outros produtos — Cilindrada (centímetros cúbicos)		Posterior a 1995	De 1990 a 1995	De 1981 a 1989
Até 1 000 .....	Até 1 500 .....	Até 100 .....	17,64	11,12	7,81
Mais de 1 000 até 1 300 .....	Mais de 1 500 até 2 000 .....	Mais de 100 .....	35,41	19,9	11,12
Mais de 1 300 até 1 750 .....	Mais de 2 000 até 3 000 .....		55,31	30,92	15,51
Mais de 1 750 até 2 600 .....	Mais de 3 000 .....		140,34	74,02	31,99
Mais de 2 600 até 3 500 .....			254,85	138,78	70,67
Mais de 3 500 .....			454,06	233,24	107,17

### Artigo 10.º

#### Taxas - categoria B

1 - As taxas aplicáveis aos veículos da categoria B são as seguintes:

Escalão de cilindrada (centímetros cúbicos)	Taxas (euros)	Escalão de CO <sub>2</sub> (gramas por quilómetro)	Taxas (euros)
Até 1 250 .....	28,15	Até 120 .....	57,76
Mais de 1 250 até 1 750 .....	56,50	Mais de 120 até 180 .....	86,55
Mais de 1 750 até 2 500 .....	112,89	Mais de 180 até 250 .....	187,96
Mais de 2 500 .....	386,34	Mais de 250 .....	321,99

2 - Na determinação do valor total do IUC, devem multiplicar-se à colecta obtida a partir da tabela prevista no número anterior os seguintes coeficientes, em função do ano de aquisição do veículo:

Ano de aquisição (veículo da categoria B)	Coefficiente
2007 .....	1
2008 .....	1,05
2009 .....	1,10
2010 e seguintes .....	1,15
(Revogado.)	(Revogado.)
(Revogado.)	(Revogado.)

**Artigo 11.º****Taxas - categoria C**

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria C são as seguintes:

**Veículos de peso bruto inferior a 12 t**

Escalões de peso bruto (quilogramas)	Taxas anuais (euros)
Até 2 500 .....	32
De 2 501 a 3 500 .....	52
De 3 501 a 7 500 .....	123
De 7 501 a 11 999 .....	200

**Veículos a motor de peso bruto igual ou superior a 12 t**

Escalões de peso bruto (quilogramas)	Ano da 1.ª matricula									
	Até 1990 (inclusive)		Entre 1991 e 1993		Entre 1994 e 1996		Entre 1997 e 1999		2000 e após	
	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão
	Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)	
<b>2 eixos</b>										
12 000 .....	217	225	201	210	190	200	184	190	182	188
De 12 001 a 12 999 .....	308	363	287	336	274	321	263	309	261	307
De 13 000 a 14 999 .....	311	368	289	340	277	325	266	313	264	311
De 15 000 a 17 999 .....	346	386	322	361	308	343	295	330	293	327
Igual ou superior a 18 000 .....	440	490	409	455	391	434	377	416	374	412
<b>3 eixos</b>										
Inferior a 15 000 .....	217	308	201	286	190	273	183	263	182	261
De 15 000 a 16 999 .....	305	344	284	320	271	307	260	293	258	291
De 17 000 a 17 999 .....	305	352	284	327	271	312	260	300	258	297
De 18 000 a 18 999 .....	397	438	369	407	352	389	337	375	334	371
De 19 000 a 20 999 .....	398	438	371	407	354	393	338	375	336	376
De 21 000 a 22 999 .....	400	444	372	411	357	442	340	378	337	420
Igual ou superior a 23 000 .....	447	497	415	464	398	442	381	423	379	420
<b>Igual ou superior a 4 eixos</b>										
Inferior a 23 000 .....	306	342	285	318	271	305	261	291	258	289
De 23 000 a 24 999 .....	386	435	361	405	343	386	330	372	327	369
De 25 000 a 25 999 .....	397	438	369	407	352	389	337	375	334	371
De 26 000 a 26 999 .....	727	824	677	768	645	731	620	701	615	696
De 27 000 a 28 999 .....	737	843	686	786	653	749	630	721	624	714
Igual ou superior a 29 000 .....	759	856	703	795	673	762	645	730	640	725



## Veículos articulados e conjuntos de veículos

Escalaões de peso bruto (quilogramas)	Ano da 1.ª matrícula									
	Até 1990 (inclusive)		Entre 1991 e 1993		Entre 1994 e 1996		Entre 1997 e 1999		2000 e após	
	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão
	Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)	
<b>2+1 eixos</b>										
12 000 .....	216	218	200	202	189	192	183	185	181	184
De 12 001 a 17 999 .....	299	368	281	340	269	324	260	312	258	310
De 18 000 a 24 999 .....	397	468	372	434	357	414	343	399	339	396
De 25 000 a 25 999 .....	428	479	403	446	384	424	372	408	370	405
Igual ou superior a 26 000 .....	798	879	749	817	715	781	690	748	686	742
<b>2+2 eixos</b>										
Inferior a 23 000 .....	295	338	279	315	266	300	257	289	256	287
De 23 000 a 25 999 .....	382	431	360	403	340	384	331	370	329	367
De 26 000 a 30 999 .....	728	830	683	773	650	737	631	708	625	701
De 31 000 a 32 999 .....	787	852	738	792	703	759	682	727	677	721
Igual ou superior a 33 000 .....	837	1 011	787	940	750	897	727	863	721	854
<b>2+3 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	741	834	695	777	664	741	643	712	637	704
De 36 000 a 37 999 .....	818	888	770	832	734	794	709	770	702	764
Igual ou superior a 38 000 .....	848	1 000	794	937	761	894	735	866	729	859
<b>3+2 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 36 000 a 37 999 .....	735	811	690	753	659	721	637	691	633	690
De 38 000 a 39 999 .....	753	859	708	798	677	764	651	731	646	730
De 40 000 a 41 999 .....	755	913	709	848	678	810	653	778	647	776
Igual ou superior a 42 000 .....	879	1 129	825	1 052	787	1 005	764	964	756	963
<b>Igual ou superior a 3+3 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	688	814	644	759	616	722	596	694	589	689
De 36 000 a 37 999 .....	810	900	762	836	726	809	701	769	696	762
De 38 000 a 39 999 .....	818	916	769	850	733	813	708	781	701	775
Igual ou superior a 40 000 .....	836	929	785	866	749	825	726	792	718	787

## Artigo 12.º

## Taxas - categoria D

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria D são as seguintes:

## Veículos de peso bruto inferior a 12 t

Escalaões de peso bruto (quilogramas)	Taxas anuais (euros)
Até 2 500 .....	17
De 2 501 a 3 500 .....	29
De 3 501 a 7 500 .....	64
De 7 501 a 11 999 .....	107



## Veículos a motor de peso bruto igual ou superior a 12 t

Escalaões de peso bruto (quilogramas)	Ano da 1.ª matrícula									
	Até 1990 (inclusive)		Entre 1991 e 1993		Entre 1994 e 1996		Entre 1997 e 1999		2000 e após	
	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão
	Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)	
<b>2 eixos</b>										
12 000 .....	125	129	117	121	111	115	107	110	106	109
De 12 001 a 12 999 .....	146	189	137	178	131	170	127	165	126	164
De 13 000 a 14 999 .....	148	190	139	179	133	171	129	166	128	164
De 15 000 a 17 999 .....	181	263	170	245	163	235	157	227	155	226
Igual ou superior a 18 000 .....	213	331	199	312	190	298	184	288	182	286
<b>3 eixos</b>										
Inferior a 15 000 .....	124	149	116	140	110	134	106	130	105	129
De 15 000 a 16 999 .....	148	192	139	180	133	172	129	167	128	166
De 17 000 a 17 999 .....	148	192	139	180	133	172	129	167	128	166
De 18 000 a 18 999 .....	178	254	168	237	159	227	155	220	153	218
De 19 000 a 20 999 .....	178	254	168	237	159	227	155	220	153	218
De 21 000 a 22 999 .....	180	271	169	255	162	242	156	234	155	232
Igual ou superior a 23 000 .....	270	337	254	317	241	303	234	292	232	290
<b>Igual ou superior a 4 eixos</b>										
Inferior a 23 000 .....	148	188	139	177	133	129	129	164	128	163
De 23 000 a 24 999 .....	209	251	195	236	186	225	181	218	179	217
De 25 000 a 25 999 .....	238	277	224	260	214	246	207	239	206	237
De 26 000 a 26 999 .....	386	484	363	453	346	434	334	418	331	415
De 27 000 a 28 999 .....	389	485	365	456	347	435	335	419	333	416
Igual ou superior a 29 000 .....	438	652	410	613	393	585	379	566	376	561

## Veículos articulados e conjuntos de veículos

Escalaões de peso bruto (quilogramas)	Ano da 1.ª matrícula									
	Até 1990 (inclusive)		Entre 1991 e 1993		Entre 1994 e 1996		Entre 1997 e 1999		2000 e após	
	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão	Com suspensão pneumática ou equivalente	Com outro tipo de suspensão
	Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)		Taxas anuais (euros)	
<b>2+1 eixos</b>										
12 000 .....	123	124	115	115	109	109	106	106	105	105
De 12 001 a 17 999 .....	146	187	137	176	131	168	127	163	126	162
De 18 000 a 24 999 .....	188	247	177	232	164	222	164	215	163	213
De 25 000 a 25 999 .....	238	351	224	329	208	314	208	305	206	302
Igual ou superior a 26 000 .....	361	483	337	453	312	431	312	417	310	414
<b>2+2 eixos</b>										
Inferior a 23 000 .....	146	187	137	176	131	169	127	163	126	162
De 23 000 a 24 999 .....	177	236	167	222	158	212	153	206	152	204
De 25 000 a 25 999 .....	207	249	193	234	185	224	179	217	177	215
De 26 000 a 28 999 .....	298	416	279	391	266	374	258	361	256	359
De 29 000 a 30 999 .....	358	476	334	447	319	426	309	412	307	409
De 31 000 a 32 999 .....	422	559	397	525	379	500	367	484	364	481
Igual ou superior a 33 000 .....	562	655	527	616	502	588	487	568	483	564
<b>2+3 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	413	475	388	446	370	424	359	411	356	408
De 36 000 a 37 999 .....	443	623	415	584	396	558	383	540	380	535
Igual ou superior a 38 000 .....	609	675	572	633	545	604	528	584	524	580
<b>3+2 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 36 000 a 37 999 .....	350	409	328	384	314	367	304	354	302	351
De 38 000 a 39 999 .....	420	549	395	515	377	492	366	476	363	472
Igual ou superior a 40 000 .....	551	646	518	607	494	580	479	561	474	556
<b>Igual ou superior a 3+3 eixos</b>										
Inferior a 36 000 .....	292	380	274	357	262	339	254	328	251	326
De 36 000 a 37 999 .....	383	476	361	447	343	426	331	412	329	409
De 38 000 a 39 999 .....	447	482	419	451	400	430	388	416	384	413
Igual ou superior a 40 000 .....	460	650	430	611	411	583	398	564	395	560

**Artigo 13.º****Taxas - categoria E**

As taxas aplicáveis aos veículos da categoria E são as seguintes:

Escalação de cilindrada (centímetros cúbicos)	Taxa anual segundo o ano da matrícula do veículo (euros)	
	Posterior a 1996	Entre 1992 e 1996
De 120 até 250 .....	5,49	0
Mais de 250 até 350 .....	7,77	5,49
Mais de 350 até 500 .....	18,77	11,10
Mais de 500 até 750 .....	56,40	33,21
Mais de 750 .....	122,47	60,07

**Artigo 14.º****Taxas - categoria F**

A taxa aplicável aos veículos da categoria F é de € 2,59/kW.

**Artigo 15.º****Taxas - categoria G**

A taxa aplicável aos veículos da categoria G é de € 0,65/kg, tendo o imposto o limite superior de € 11 945.

## CAPÍTULO II

### Liquidação e pagamento

#### Artigo 16.º

##### Liquidação

1 - A competência para a liquidação do imposto é da Autoridade Tributária e Aduaneira, considerando-se, para todos os efeitos legais, o ato tributário praticado no serviço de finanças da residência ou sede do sujeito passivo.

2 - A liquidação do imposto é feita pelo próprio sujeito passivo através da Internet, nas condições de registo e acesso às declarações eletrónicas.

3 - A liquidação do imposto pode ainda ser feita em qualquer serviço de finanças, por solicitação do sujeito passivo que não esteja abrangido pela obrigação prevista no n.º 9 do artigo 19.º da lei geral tributária, ou quando se verifique alguma das seguintes circunstâncias:

- a) Os veículos tributáveis não se encontrem matriculados no território nacional;
- b) Os veículos tributáveis beneficiem de isenção cujos pressupostos devam ser objecto de comprovação;
- c) Exista erro de identificação ou omissão de veículo tributável na base de dados, que não permita ao sujeito passivo liquidar o imposto através da Internet.

4 - No momento da liquidação do imposto é emitido documento único de cobrança que, certificado pelos meios em uso na rede da cobrança, comprova o bom pagamento do imposto.

5 - Quando se verifique furto, extravio ou inutilização da documentação comprovativa do pagamento do imposto ou de isenção pode ser obtida certidão comprovativa em qualquer serviço de finanças ou através da Internet.

#### Artigo 17.º

##### Prazo para liquidação e pagamento

1 - No ano da matrícula ou registo do veículo em território nacional, o imposto é liquidado pelo sujeito passivo do imposto nos 30 dias posteriores ao termo do prazo legalmente exigido para o respectivo registo.

2 - Nos anos subsequentes o imposto deve ser liquidado até ao termo do mês em que se torna exigível, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º

3 - Na reactivação de matrícula cancelada o imposto deve ser liquidado no prazo de 30 dias a contar da data da reactivação.

4 - Nas situações previstas no n.º 4 do artigo 6.º, o imposto deve ser liquidado no prazo de 30 dias a contar da alteração.

5 - Nas situações a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, o imposto deve ser liquidado no prazo de 30 dias a contar do termo do período nele previsto.

#### Artigo 17.º-A

##### Efeitos fiscais da regularização da propriedade

Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, a alteração da titularidade do direito de propriedade efetuada ao abrigo do procedimento especial para registo de propriedade de veículos adquirida por contrato verbal de compra e venda releva para efeitos de imposto único de circulação, desde a data da transmissão, quando aquele pedido for apresentado pelo vendedor no prazo de um ano após o decurso do prazo para cumprimento do registo obrigatório referido no artigo 2.º daquele procedimento especial.

#### Artigo 18.º

##### Liquidação oficiosa

1 - Na ausência de registo de propriedade do veículo efectuado dentro do prazo legal, o imposto devido no ano da matrícula do veículo é liquidado e exigido:

- a) Ao sujeito passivo do imposto sobre veículos com base na declaração aduaneira do veículo, ou com base na declaração complementar de veículos em que assenta a liquidação desse imposto, ainda que não seja devido;
- b) Ao declarante da declaração aduaneira de veículo quando se trate de veículos pesados.

2 - Nos anos subsequentes e na falta ou atraso de liquidação imputável ao sujeito passivo, ou no caso de erro, omissão, falta ou qualquer outra irregularidade que prejudique a cobrança do imposto, a Direcção-Geral dos Impostos procede à liquidação oficiosa com base nos elementos de que disponha, notificando o sujeito passivo para, no prazo de 10 dias úteis proceder ao respectivo pagamento.

- 3 - Findo o prazo referido no número anterior sem que esteja efectuado o pagamento do imposto, é extraída a correspondente certidão de dívida.
- 4 - Não há lugar a qualquer anulação sempre que o montante do imposto a restituir seja inferior a € 10.

### CAPÍTULO III

#### Obrigações acessórias, fiscalização e regime contra-ordenacional

##### Artigo 19.º

###### Obrigações específicas dos locadores de veículos

Para efeitos do disposto no artigo 3.º do presente código, bem como no n.º 1 do artigo 3.º da lei da respectiva aprovação, ficam as entidades que procedam à locação financeira, à locação operacional ou ao aluguer de longa duração de veículos obrigadas a fornecer à Direcção-Geral dos Impostos os dados relativos à identificação fiscal dos utilizadores dos veículos locados.

##### Artigo 20.º

###### Competência para a fiscalização

1 - O cumprimento das obrigações impostas por este código é fiscalizado por todas as autoridades com competência para o efeito, designadamente pela Direcção-Geral dos Impostos, pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., pela Guarda Nacional Republicana, pela Polícia de Segurança Pública, pelos municípios, pelas conservatórias do registo automóvel, pelas capitánias dos portos e pela Polícia Marítima, bem como pelos serviços privativos de estradas e aeroportos.

2 - A autoridade ou agente da autoridade que verifique qualquer infracção ao presente código, e quando para tal tenha competência, deve levantar auto de notícia e remetê-lo ao serviço de finanças da área onde foi cometida a infracção, para que o mesmo proceda à instauração do correspondente processo.

3 - O funcionário que no exercício ou por causa do exercício das suas funções tenha conhecimento de qualquer infracção ao presente código e que não seja competente para levantar auto de notícia deve participá-la ao serviço de finanças da área onde foi cometida a infracção, para que o mesmo proceda à instauração do correspondente processo.

4 - As infracções ao presente código consideram-se praticadas na área do serviço de finanças do domicílio ou sede do infractor.

##### Artigo 21.º

###### Falta de entrega da prestação tributária

A falta de entrega, total ou parcial, do imposto único de circulação que seja devido nos termos do presente código, quando não consubstancie crime, é punível nos termos previstos pelo artigo 114.º do Regime Geral das Infracções Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de Junho.

##### Artigo 22.º

###### Apreensão e imobilização do veículo

1 - Autuadas as infracções a que se refere o artigo anterior, há lugar à apreensão ou imobilização imediata do veículo, bem como à apreensão dos documentos que titulam a respectiva circulação, até ao cumprimento das obrigações tributárias em falta.

2 - Sendo impossível a apreensão ou imobilização imediata do veículo, o agente ou funcionário que apure a infracção deve mencionar tal facto no auto de notícia ou na participação, devendo o chefe do serviço de finanças competente promover imediatamente as diligências para a apreensão, junto das autoridades policiais ou de aviação civil.

3 - Para satisfação do imposto e das coimas resultantes da violação ao disposto no presente código, bem como das despesas de remoção e armazenagem do veículo, a Fazenda Pública goza de privilégio mobiliário especial sobre o veículo tributável, salvo se a transmissão se tiver concretizado por venda judicial ou extrajudicial em processo a que o Estado deva ser chamado a deduzir os seus direitos.

4 - Verificada a apreensão da documentação, deve a mesma ser apresentada juntamente com o auto de notícia no serviço de finanças competente, comunicando este a ocorrência de imediato ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., ou aos serviços competentes em matéria de transportes terrestres, no caso das regiões autónomas.

5 - Efectuado o pagamento da coima, cessam os efeitos da apreensão, cabendo ao serviço de finanças competente a devolução da documentação apreendida e comunicar o facto ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., ou aos serviços competentes em matéria de transportes terrestres, no caso das regiões autónomas.

**Artigo 23.º****Pagamento imediato do imposto**

- 1 - É facultado ao infractor o pagamento do imposto em falta e da respectiva coima no acto da verificação da infracção, mediante a emissão de recibo provisório.
- 2 - O auto de notícia, bem como o duplicado do recibo provisório e a respectiva importância, são enviados pelo autuante, no prazo de três dias, ao serviço de finanças competente, para efeitos de instrução do processo de contra-ordenação.
- 3 - Quando se mostre conveniente, pode o autuante, no mesmo prazo, fazer a apresentação da documentação e meios de pagamento em qualquer serviço de finanças, que os remete de imediato ao serviço de finanças competente.
- 4 - Efectuado o pagamento a que se referem os números anteriores, o chefe do serviço de finanças procede de imediato à sua arrecadação, enviando os documentos e comprovativo do pagamento para o serviço de finanças competente.
- 5 - O serviço de finanças competente para a instauração do processo de contra-ordenação deve entregar ao proprietário do veículo um comprovativo do pagamento, mediante a apresentação de declaração por parte do sujeito passivo e devolução do recibo provisório.