

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Rectificação n.º 6/93

Para os devidos efeitos se declara que a Resolução da Assembleia da República n.º 41/92, de 31 de Dezembro, que estende ao território de Macau a aplicação do Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos e do Pacto Internacional sobre os Direitos Económicos, Sociais e Culturais, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 301 (3.º suplemento), de 31 de Dezembro de 1992, saiu com incorrecção, que assim se rectifica:

Na fórmula inicial, onde se lê «A Assembleia da República resolve, nos termos dos artigos 137.º, alínea b), e 169.º, n.º 5, da Constituição, o seguinte:» deve ler-se «A Assembleia da República resolve, nos termos dos artigos 164.º, alínea j), e 169.º, n.º 5, e com referência ao artigo 137.º, alínea b), da Constituição, o seguinte:».

Assembleia da República, 3 de Fevereiro de 1993. — O Secretário-Geral da Assembleia da República, *Luis Madureira*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 40/93

de 18 de Fevereiro

A concretização do mercado interno, em 1 de Janeiro de 1993, implica uma reforma dos procedimentos seguidos e da terminologia empregue no que respeita aos veículos automóveis originários ou em livre prática num Estado membro da Comunidade Europeia.

O nascimento da obrigação de imposto cessa a sua ligação com o acto de cruzar uma fronteira. A abolição das barreiras físicas, fiscais e técnicas à circulação de bens gera uma situação em que as trocas intracomunitárias equivalem a trocas internas ao nível do Estado. Como corolário de tudo isto, a figura jurídica do imposto automóvel (IA) tem de ser redesenhada, definindo-se um novo momento de nascimento da obrigação tributária, outros processos e prazos de liquidação e cobrança do imposto e diferentes formas de controlar o cumprimento do estipulado na legislação.

Nestes termos, como traço fundamental deste diploma ressalta a existência de dois estatutos diferenciados, decorrentes quer da natureza dos sujeitos passivos intervenientes, quer da origem dos veículos automóveis em causa, uma vez que abrange todas as trocas de veículos automóveis, incluindo as não comunitárias.

Efectivamente, manter em vigor os normativos jurídicos existentes e limitar-lhes a aplicação às trocas com países terceiros à Comunidade seria desaconselhado, pela dispersão legislativa daí decorrente, tendo-se antes optado por um único dispositivo, que, a par de adaptar a estrutura do imposto automóvel (IA) aos procedimentos aduaneiros decorrentes da realização do mercado interno, acolhe todas as disposições constantes do Decreto-Lei n.º 152/89, de 10 de Maio, com as alterações que lhe foram introduzidas, cuja actualidade se mantém, como sejam, nomeadamente, as relativas às isenções, reduções e reembolso de imposto e matrícula de exportação.

No que concerne aos veículos automóveis originários de um Estado terceiro à Comunidade continuam a aplicar-se os procedimentos de desalfandegamento anteriormente vigentes, consubstanciados no documento único para pagamento dos direitos aduaneiros e IVA, aplicando-se, no entanto, as inovações introduzidas pelo presente diploma em tudo o que respeita à liquidação e cobrança do imposto automóvel (IA).

Como matéria inovatória realça-se também o registo de operadores, os quais, por corresponderem aos sujeitos que oferecem à Administração maior credibilidade, podem beneficiar do estatuto mais favorável quando pretendam legalizar veículos automóveis, desde que não portadores de qualquer tipo de placa de matrícula. Para este tipo de sujeitos, a obrigação de pagamento do imposto apenas nasce com a respectiva solicitação, a qual será, contudo, sempre anterior à atribuição de uma matrícula nacional.

Os restantes operadores e tipo de veículos são remetidos para o estatuto dos particulares, cujos prazos de apresentação dos pedidos de legalização na alfândega e de pagamento do imposto automóvel (IA) são bastante mais encurtados.

Refira-se ainda que, para além das preocupações de ordem processual, pretendeu-se igualmente corrigir a terminologia empregue nalguns artigos e clarificar disposições que se afiguravam dúbias, dificultando a aplicação da lei.

Finalmente, não foi também esquecida a actualização da tabela de amortização fiscal relativa a veículos usados, por forma a ir gradualmente compensando a respectiva desvalorização por uso.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pelas alíneas a) e d) do n.º 1 do artigo 48.º da Lei n.º 2/92, de 9 de Março, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º — 1 — O imposto automóvel (IA) é um imposto interno incidente sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros — incluindo os de uso misto, os de corrida e outros principalmente concebidos para o transporte de pessoas, com exclusão das autocaravanas — admitidos ou importados no estado de novos ou usados, incluindo os montados ou fabricados em Portugal e que se destinem a ser matriculados.

2 — Ficam ainda sujeitos ao IA:

- a) Os veículos ligeiros de mercadorias que, após a sua admissão ou importação, sejam transformados em veículos de passageiros e carga de peso bruto inferior a 2500 kg;
- b) Os veículos automóveis incluídos no âmbito de incidência do imposto, cujas matrículas tenham sido canceladas junto da Direcção-Geral de Viação, para os quais se pretenda nova matrícula, tenham ou não sido objecto de transformação.

3 — O imposto é de natureza específica, monofásica e determinável de acordo com as tabelas I e II anexas ao Decreto-Lei n.º 152/89, de 10 de Maio, com a alteração que foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 78/92, de 6 de Maio, correspondendo a última às fórmulas de conversão em centímetros cúbicos a aplicar aos veículos não convencionais.

4 — O montante do imposto sobre automóveis usados, importados, com mais de dois anos contados desde a atribuição da primeira matrícula, será objecto de uma