FICHA DOUTRINÁRIA

Diploma: Código do Imposto Único de Circulação

Artigo/Verba: Art.5º - Isenções

Assunto: Isenção de IUC prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º do CIUC - Atividade de transporte "TVDE".

Processo: 27789, com despacho de 2025-05-29, do Subdiretor-Geral da Área Gestão Tributária - Património, por delegação

Conteúdo: I - INTRODUÇÃO

Foi efetuado pedido de informação vinculativa acerca do enquadramento em sede de Imposto Único de Circulação (IUC), dos veículos de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica, designados de "TVDE", para efeitos da isenção prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º do Código do IUC.

Em concreto, questiona-se o seguinte:

"Um veículo afeto ao serviço de transportes TVDE, encontra-se abrangido pela isenção de IUC constante no artigo 5.º, n.º 1, alínea f), no Código Imposto Único de Circulação?

II - ANÁLISE DO PEDIDO

A questão que se pretende ver esclarecida com o presente pedido de informação vinculativa é a de saber se um veículo poderá beneficiar da isenção de IUC prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º do CIUC.

E, com efeito, nos termos do n.º 1 do art.º 68.º da Lei Geral Tributária (LGT), as informações vinculativas versam sobre a situação tributária dos sujeitos passivos, incluindo, nos termos da lei, os pressupostos dos benefícios fiscais.

Vejamos,

Conforme dispõe a al. f) do n.º 1 do art.º 5.º "[e]stão isentos de imposto os seguintes veículos: (...) Veículos da categoria B que possuam um nível de emissão de CO2 NEDC até 180 g/km ou um nível de emissão de CO2 WLTP até 205g/km e veículos da categoria A, que se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra «T») ou ao transporte em táxi;"

Trata-se de uma isenção de natureza objetiva que depende de um conjunto de pressupostos de natureza cumulativa, seja quanto às caraterísticas do veículo que, por um lado o vão classificar em sede de IUC, ou verificar os limites ali impostos quanto ao CO2, seja, por outro lado, quanto à afetação do veículo a uma determinada atividade.

De destacar que, tratando-se de um beneficio fiscal, o legislador entendeu que estes

veículos, nestas concretas circunstâncias, são merecedores de uma tutela diferenciada (princípio da legalidade e da tipicidade fechada).

O n.º 2 do art.º 2.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF) considera que as isenções são benefícios fiscais, considerando-se estes, nos termos do n.º 1 do mesmo artigo como "as medidas de carácter excecional instituídas para tutela de interesses públicos extrafiscais relevantes que sejam superiores aos da própria tributação que impedem.".

Comecemos, portanto, pela análise do veículo em causa. Trata-se de um veículo classificado para efeitos de IUC, como categoria B nos termos do disposto na al. b) do n.º 1 do art.º 2.º do CIUC, tendo sido matriculado em território nacional em 2023-04-24. Segundo as suas caraterísticas, o nível de CO2 corresponde a 137 g/km WLTP.

A questão que agora se coloca prende-se com a afetação/destino do veículo visto que o legislador do CIUC entendeu que a isenção seria aplicável aos veículos que "se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra «T») ou ao transporte em táxi".

No caso, o Requerente encontra-se licenciado para exercer a atividade de Operador TVDE, conforme consta da Licença que apresentou.

Ora,

Para efeitos do exercício de atividades conexas com o transporte rodoviário de passageiros, o IMT licencia um conjunto variado de atividades, nomeadamente, Transporte de passageiros em veículos pesados (autocarros); Transporte em táxi; Transporte coletivo de crianças (TCC); Aluguer de veículos ligeiros de passageiros sem condutor (rent-a-car e sharing); operador de TVDE e operador de plataforma eletrónica de TVDE.

Esta variável faz-nos desde já constatar que a lei considera os regimes diferenciados, e, nessa medida, também se encontra justificado que o legislador do CIUC tenha considerado que apenas se enquadrem na isenção prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º, os veículos que se destinem ao serviço de aluguer com condutor (letra «T») ou ao transporte em táxi.

Vejamos o caso dos "táxi":

No caso dos transportes em táxi, o regime jurídico encontra-se tipificado no Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, diploma que "reorganiza e atualiza as regras de acesso à atividade, através de licenciamento, titulado por alvará, reintroduzindo o conceito atualizado de idoneidade, como um dos requisitos essenciais para o exercício da atividade de transporte em táxi.".

Nos termos do disposto no n.º 1 do art.º 3.º deste diploma, "[a] atividade de operador de táxi é exercida em todo o território nacional pelas empresas licenciadas para o efeito nos termos e condições previstos no presente decreto-lei.", definindo o artigo seguinte o licenciamento em concreto.

Por conseguinte, segundo este artigo 4.º, instituído sob a epígrafe "Licenciamento da atividade de operador de táxi", no seu n.º 1 "[a] atividade de operador de táxi só pode ser exercida por empresas, incluindo empresários em nome individual, cooperativas e estabelecimentos individuais de responsabilidade limitada, licenciadas para o efeito pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.)", acrescentando o n.º 2 que "[a] licença para o exercício da atividade de operador de táxi consubstancia-se num alvará, intransmissível, emitido por um prazo de cinco anos e renovável, por iguais

períodos, mediante comprovação de que se mantêm preenchidos os requisitos de acesso à atividade."

O procedimento relativo ao licenciamento corre junto do IMT, nos termos e com os prazos previstos no art.º 5.º do mesmo Decreto-lei.

Já quanto ao licenciamento dos veículos, determina a al. c) do n.º 1 do art.º 12.º que compete às câmaras municipais o seu licenciamento, visto que, nos termos do n.º 1 do art.º 14.º "[o]s veículos afetos ao serviço público de transporte em táxi estão sujeitos a licença a emitir pela autoridade de transportes competente, nos termos do previsto nos artigos anteriores", e esta, "deve estar a bordo do veículo" (cf. n.º 3).

Quanto ao tipo de veículos a utilizar, para o transporte em táxi, só poderão ser utilizados automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, equipados com taxímetro, que cumpram as normas e características definidas na Portaria n.º 451/2023 de 22 de dezembro e conduzidos por motoristas habilitados para o efeito, com certificado de motorista de táxi. Estão também delimitadas em Portaria as normas de identificação, o tipo de veículo, as condições de afixação de publicidade e outras características a que devem obedecer os táxis

Por outro lado, "[a]s autoridades de transportes que atribuírem licenças de táxi comunicam na plataforma eletrónica do IMT, I. P., no prazo de 90 dias, o número de licença atribuída por cada alvará, os elementos de identificação do veículo, incluindo a respetiva matrícula, marca, modelo e lotação, bem como o regime de estacionamento e as transmissões de licenças efetuadas." (cf. art.º 16.º n.º 5).

Quanto aos TVDE:

Socorremo-nos do Decreto-Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que aprovou o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica - TVDE.

Segundo este diploma, a atividade de operador de TVDE está sujeita a licenciamento (art.º 3.º) e só pode ser exercida por pessoas coletivas estabelecidas em território nacional, com a comprovação de que possuem os requisitos de acesso à atividade (art.ºs 2.º e 4.º).

O licenciamento para o exercício da atividade é titulado por uma licença, cuja 1.ª emissão tem uma validade máxima de 10 anos, renovável, com validade máxima de 5 anos, mediante a comprovação de que os titulares possuem ou mantêm os requisitos de acesso à atividade (art.º 3.º n.º 8).

Por outro lado, os veículos terão de ser "automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista" (n.º 3 do art.º 12.º) e "devem possuir idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula." (n.º 4 do art.º 12.º), devendo ainda, nos termos do disposto no n.º 1 do art.º 12.º, ser "inscritos pelos operadores "TVDE" junto de plataforma eletrónica, a qual deve atestar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos."

Relevante também, é o facto destes veículos circularem "sem qualquer sinal exterior indicativo do tipo de serviço que prestam, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível" (n.º 7 do art.º 12), sendo "proibida a colocação ou exibição de publicidade

no interior ou exterior do veículo que efetue TVDE." (n.º 8 do art.º 12.º).

Mais, estes veículos "não têm acesso às faixas de rodagem e às vias de trânsito, devidamente sinalizadas, reservadas ao transporte público de passageiros, nos termos dos artigos 76.º e 77.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio" (n.º 9 do art.º 12).

Ou seja, o que se pretende evidenciar é que o regime relativo ao transporte em táxi e aquele relativo ao transporte TVDE, é substancialmente diferente, nomeadamente, regulados por regimes legais distintos, com licenciamentos diferentes e requisitos de acesso e exercício da atividade diferentes.

A acrescer às diferenças agora identificadas veja-se que o n.º 4 do art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, permite que as empresas licenciadas para a atividade de transporte em táxi possam "simultaneamente desenvolver a atividade de operador de "TVDE", mediante cumprimento dos procedimentos de licenciamento aplicáveis e das disposições previstas na presente lei, afetando a esta atividade veículos não licenciados como táxis, não sendo estes veículos considerados em caso algum adstritos a um serviço público de transporte, nem beneficiando das isenções e benefícios previstos para os mesmos."

Esta norma é absolutamente reveladora da distinção que o legislador faz dos dois regimes de atividade de transporte, quer quanto às regras de licenciamento, como até mesmo aos veículos em concreto, concluindo que, os veículos de empresas licenciadas para a atividade de transporte em táxi e se dediquem ao transporte em TVDE, reitera-se "(...) não sendo estes veículos considerados em caso algum adstritos a um serviço público de transporte, nem beneficiando das isenções e benefícios previstos para os mesmos."

Característico desta diferenciação legal é ainda, o facto de que nos termos do n.º 3 do art.º 5 do Decreto-Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, "[o]s veículos afetos ao serviço de "TVDE" não podem recolher passageiros na via pública, mediante solicitação no local (hailing), nem em praças dedicadas ao serviço de táxi ou para outros veículos, cujo regime legal permita a permanência nessas praças."

Por conseguinte, face aos dois regimes descritos, conclui-se que o veículo TVDE não integra o âmbito da isenção prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º do CIUC, não podendo por isso beneficiar de isenção de IUC.

III - CONCLUSÃO

Face ao exposto, conclui-se que, o Requerente não poderá beneficiar da isenção de IUC prevista na al. f) do n.º 1 do art.º 5.º do CIUC porquanto a atividade de transporte "TVDE" não integra o âmbito material da norma, que se circunscreve, por força do princípio da legalidade e da tipicidade, ao serviço de aluguer com condutor (letra «T») ou ao transporte em táxi excluindo, portanto, todos os outros tipos de atividade de transporte.