



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 5.7.2005  
COM(2005) 261 final

2005/0130 (CNS)

Proposta de

**DIRECTIVA DO CONSELHO**

**relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2005) 809}

## EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS

### 1) TEOR DA PROPOSTA

- Motivos e objectivos da proposta

A existência de 25 sistemas de tributação diferentes dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE traduziu-se em obstáculos de natureza fiscal de que são exemplo a dupla tributação, a transferência transfronteiriça de veículos automóveis por motivos fiscais, distorções e ineficácias que impedem o correcto funcionamento do mercado interno. Os cidadãos europeus vêem-se presentemente confrontados com o duplo pagamento do imposto de registo (IR), procedimentos administrativos pesados e um agravamento das despesas, perdas de tempo e vários obstáculos à livre circulação dos seus veículos automóveis ligeiros de passageiros na Comunidade. Para a indústria automóvel, a existência de diferenças consideráveis entre os diferentes sistemas de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros tem consequências negativas na sua capacidade de tirar partido das vantagens decorrentes do exercício da actividade no mercado único. A actual fragmentação do mercado de automóveis ligeiros de passageiros impede que a indústria explore economias de escala ou produza automóveis de passageiros com especificações técnicas semelhantes para todo o mercado interno, resultando para o consumidor em diferenças significativas nos preços quer antes do imposto, quer já com imposto.

Para além disso, os automóveis ligeiros de passageiros são uma fonte importante de emissões de CO<sub>2</sub> pelo que se revestem de particular importância para a realização do objectivo da UE em matéria ambiental, ou seja, cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Protocolo de Quioto. As medidas fiscais constituem um dos três pilares da estratégia da Comunidade para diminuir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros. A melhor utilização possível das medidas fiscais, juntamente com os compromissos assumidos pela indústria automóvel (ACEA, JAMA e KAMA) e a sensibilização dos consumidores, serão elementos essenciais para atingir o objectivo fixado pela Comunidade de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> para 120g/km, o mais tardar até 2010.

A presente proposta tem, por conseguinte, o duplo objectivo de melhorar o funcionamento do mercado interno e executar a estratégia da Comunidade para diminuir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros. A proposta não visa introduzir novos impostos para os veículos automóveis ligeiros de passageiros, mas apenas reestruturar esses impostos no caso de serem aplicáveis pelos Estados-Membros sem obrigar estes últimos a introduzi-los.

- Contexto geral

No domínio dos automóveis ligeiros de passageiros, o correcto funcionamento do mercado interno enfrenta problemas consideráveis. Os níveis de IR desproporcionados contribuem em grande medida para as diferenças existentes entre os preços antes de impostos nos mercados dos diferentes Estados-Membros e mantêm elevados os preços de venda a retalho dos veículos automóveis, tornando mais difícil a substituição de veículos usados para os cidadãos com baixos rendimentos. No que respeita ao IR, o valor tributável e o nível do imposto presentemente aplicados são muito diferentes, variando os níveis do imposto, em casos extremos, entre zero e 180% do preço do veículo automóvel antes do imposto. Em termos absolutos, a média do IR, variou entre 15 659 euros e 267 euros em 1999. No respeitante ao Imposto Anual de Circulação (IAC) as bases de tributação utilizadas são também muito

diferentes, tendo, em termos absolutos, a média paga em 1999 variado entre 30€/veículo e 463 €/veículo. Segundo informações de que a Comissão dispõe, a maior parte dos Estados-Membros aplica o IR, sendo o IAC aplicado por 21 Estados-Membros. Devido à inexistência de legislação comunitária na matéria, a jurisprudência do Tribunal de Justiça continua a ser o único recurso dos cidadãos para a resolução dos seus problemas, essencialmente com base nos princípios gerais do Tratado da CE.

Os transportes são responsáveis por cerca de 28% das emissões totais de CO<sub>2</sub>. O transporte rodoviário representa, só por si, cerca de 84% das emissões de CO<sub>2</sub>, provenientes dos transportes, representando os veículos automóveis ligeiros de passageiros mais de metade desta percentagem. Uma verdadeira utilização das medidas fiscais para atingir o objectivo comunitário de reduzir essas emissões para 120g/km é essencial para a estratégia da Comunidade. As medidas fiscais proporcionam um forte valor de incentivo, por exemplo, fomentando a rápida renovação do parque automóvel e influenciando o comportamento dos consumidores no sentido de adquirirem automóveis de passageiros com menor consumo de combustível.

Em Setembro de 2002, a Comissão apresentou para discussão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, através da sua Comunicação (COM(2002) 431), um determinado número de opções políticas para a realização de acções futuras em matéria de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na União Europeia. Com base nos princípios enunciados nessa comunicação e tendo em conta os resultados da consulta, a Comissão anunciou que apresentaria propostas para a elaboração de legislação comunitária em determinados domínios em que os resultados obtidos seriam melhores se os objectivos fossem realizados a nível comunitário.

Entre 2002 e 2004, o Conselho, o Parlamento Europeu, a indústria automóvel e os principais intervenientes foram consultados com vista a identificar os elementos que seriam contemplados na presente directiva.

- Disposições em vigor no domínio da proposta

As Directivas 83/182/CEE e 83/183/CEE do Conselho estabeleceram um número limitado de disposições comunitárias que cobrem alguns aspectos da tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. Na falta de regulamentação comunitária na matéria, os Estados-Membros podem estabelecer, a nível nacional, disposições em matéria de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. No entanto, estas disposições têm de estar em conformidade com os princípios gerais do Tratado da CE e, em particular, não podem, no comércio entre os Estados-Membros, dar origem a formalidades na passagem de fronteira, devendo observar o princípio da não-discriminação.

- Coerência com outras políticas

Os veículos automóveis ligeiros de passageiros são o meio de transporte utilizado por muitos cidadãos que desejam exercer o seu direito de livre circulação na Comunidade. Os obstáculos fiscais colocam problemas aos cidadãos que pretendem exercer esse direito. Além disso, as disposições fiscais podem ser utilizadas como um instrumento para aplicar a estratégia da Comunidade de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros e, desse modo, atingir os objectivos comunitários em matéria de ambiente.

## 2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- Consulta das partes interessadas

Sim

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Consulta dos Estados-Membros no Grupo de Trabalho do Conselho em Maio e Junho de 2003 e no Parlamento Europeu (ECON e outras comissões) de finais de 2002 até Novembro de 2003. Consulta permanente da indústria automóvel (ACEA) e da associação de consumidores (AIT/FIA).

Consulta pública através do sítio Web entre Julho e Setembro de 2004.

Resumo das respostas e do modo como foram tomadas em consideração

Os resultados da consulta estão sintetizados num relatório disponível no sítio Web da DG TAXUD no seguinte endereço:

[http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/common/consultations/tax/article\\_969\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm).

Cerca de 95% dos inquiridos consideraram que a existência de 25 sistemas de tributação diferentes se traduziu em obstáculos fiscais e distorções do correcto funcionamento do mercado interno. A percentagem de inquiridos que considera que é necessário estabelecer regras gerais a nível comunitário para a tributação de automóveis ligeiros de passageiros é superior a 96% e mais de 93% dos inquiridos é da opinião que estas regras devem incluir e contemplar as preocupações de carácter ambiental. Obtiveram-se 2 040 respostas, das quais 46 de associações (representando, por conseguinte, um número muito maior de cidadãos) e 8 de organismos oficiais.

A diminuição progressiva do imposto de registo, acompanhada da aplicação de um sistema de reembolso durante um período de transição de cinco a dez anos e a introdução de uma nova estrutura fiscal ligada às emissões de CO<sub>2</sub> obtiveram um amplo apoio.

As sugestões relativas ao conteúdo da nova iniciativa legislativa foram tidas em conta quando da elaboração da nova proposta.

- Obtenção e utilização de competências especializadas

Domínios científicos/de especialização em questão

- 1) Em Novembro de 2001, foi publicado um estudo sobre as medidas fiscais com vista a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros novos (estudo **COWI**) que, com base em modelos, apresentava os cálculos efectuados para avaliar em que medida os impostos sobre veículos automóveis (essencialmente o imposto de registo e os impostos anuais de circulação) podem constituir um meio eficaz para atingir o objectivo fixado na estratégia comunitária de diminuir essas emissões dos veículos novos para 120g/km.
- 2) Em Janeiro de 2002, um estudo sobre a tributação dos veículos automóveis em determinados Estados-Membros da UE (estudo **TIS**) avaliou os obstáculos no contexto do mercado interno, clarificou a actual situação e elaborou modelos com base nas mudanças previstas resultantes de eventuais alterações dos sistemas de tributação,

apresentou uma interpretação dos resultados a alcançar e formulou um certo número de recomendações com base nesses resultados.

A experiência adquirida em alguns Estados-Membros que não aplicam qualquer imposto de registo ou que aplicam impostos anuais de circulação baseados nas emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros revelou-se uma base útil para a elaboração da nova proposta.

- 3) Sempre que necessário, procurou-se obter pareceres no âmbito dos contactos com técnicos de outros serviços da Comissão, a indústria automóvel e as associações de consumidores do sector, bem como a opinião dos Estados-Membros que aplicam impostos semelhantes aos previstos na proposta.

#### Metodologia utilizada

Os pareceres foram tomados em consideração para elaborar o projecto de proposta.

#### Principais organizações/peritos consultados

A indústria automóvel (sobretudo a ACEA e a JAMA), a principal associação de consumidores do sector automóvel (AIT/FIA), bem como peritos fiscais dos Estados-Membros e peritos de diversos serviços da Comissão.

**Grau de certeza científica: amplo consenso.**

#### Pareceres recebidos e utilizados

Sim

#### Meios utilizados para disponibilizar publicamente os pareceres dos peritos

Os referidos estudos e a Comunicação de 2002 podem ser consultados no sítio Web da DG TAXUD no seguinte endereço:

[http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

- Análise de impacto

As opções de política identificadas nos estudos, as recomendações incluídas na Comunicação de 2002 sobre a tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE, bem como os resultados da ampla consulta que se seguiu à referida comunicação, foram avaliados e utilizados para a elaboração da avaliação de impacto.

Foram examinadas quatro opções possíveis para a tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. O resultado desse exame pode resumir-se do seguinte modo:

Opção nº 1: A abordagem “não fazer nada”. Esta abordagem deixaria todas as decisões aos Estados-Membros e ao Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias. Se não forem tomadas medidas, o funcionamento do mercado interno não melhorará e o objectivo comunitário de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> para 120g/km corre o risco de não ser atingido até 2010.

Opção nº 2: Esta abordagem consistiria em manter os impostos que actualmente incidem sobre os automóveis ligeiros de passageiros e introduzir apenas um sistema de reembolso do IR, a

fim de evitar a dupla tributação que não é justificável no contexto do mercado interno. Embora esse sistema representasse o mínimo necessário para resolver o problema da dupla tributação, não resolveria obviamente nenhum dos outros problemas com que presentemente os cidadãos e a indústria e o comércio automóveis se defrontam.

A aplicação do sistema de reembolso teria de ser acompanhada de um número limitado de regras comunitárias, a fim de estabelecer métodos objectivos e transparentes para o cálculo do valor residual dos automóveis usados exportados ou transferidos a título definitivo, a fim de serem matriculados noutra Estado-Membro.

Se bem que esta opção pudesse trazer algumas vantagens económicas para o cidadão, bem como para a indústria e o comércio do sector automóvel, não resolveria, no entanto, a maior parte dos actuais obstáculos no mercado interno e não teria efeitos positivos nenhuns sobre o ambiente.

Opção nº 3: Esta abordagem visa a adopção de uma política global de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE, que inclui a supressão total do IR durante um período transitório de dez anos, a reestruturação das bases de tributação para efeitos do IR e do IAC por forma a incluir um elemento ligado às emissões de CO<sub>2</sub> e o estabelecimento de um sistema de reembolso do IR.

As principais vantagens esperadas da opção nº 3 são uma melhoria considerável do funcionamento do mercado interno e uma importante contribuição para atingir os objectivos ambientais da Comunidade. No respeitante ao mercado interno, espera-se uma diminuição da burocracia, uma maior transparência e segurança jurídica para todos os operadores e, conseqüentemente, menos obstáculos à livre circulação de pessoas e bens. A indústria automóvel receberia um maior impulso que lhe permitiria tirar pleno partido das economias de escala e reforçar a competitividade e, em certa medida, aumentar o emprego. Os sistemas de tributação nacionais serão objecto de uma aproximação, em particular no que respeita ao valor tributável dos veículos. A aplicação do princípio do “poluidor-pagador” ao sector dos automóveis ligeiros de passageiros, bem como das medidas fiscais previstas na estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros deverá proporcionar novas oportunidades para uma redução das emissões poluentes.

Além disso, a supressão do IR pode realizar-se num quadro orçamental neutro uma vez que a perda de receitas pode ser compensada por uma transferência gradual e paralela das receitas do IR para o IAC e, se necessário, de outras medidas fiscais em conformidade com a Directiva 2003/96/CE e até de outras disposições inovadoras em matéria de tributação da utilização das estradas. Estas medidas representam uma fonte de receitas mais estável para os orçamentos nacionais, na medida em que produzem receitas durante todo o ciclo de vida do automóvel ligeiro de passageiros, contrariamente ao IR que apenas produz receitas no momento da aquisição do veículo. Os Estados-Membros que aplicam um IR elevado poderão adaptar o IAC de acordo com as suas necessidades, o mais tardar até 2016. Por outro lado, terão de enfrentar custos transitórios para adaptar e gerir o respectivo sistema de tributação dos veículos automóveis, em especial durante os primeiros anos do período transitório, mas, por outro, findo o período transitório, beneficiarão de custos administrativos mais baixos para gerirem o referido sistema.

Em particular, esta opção não acarretaria, a longo prazo, custos administrativos adicionais para os Estados-Membros. Pelo contrário, como, na sua maioria, os Estados-Membros já aplicam o ACT, a integração do IR nesse imposto diminuirá os encargos administrativos quer para a administração quer para o cidadão, uma vez que passará a haver um único imposto em vez de

dois. Os custos de execução transitórios seriam relativamente baixos, visto implicarem essencialmente alterações de um regime fiscal existente, sendo, a mais longo prazo, compensados pelas economias realizadas com a supressão dos custos administrativos e dos custos de conformidade correlacionados com o IR.

Opção nº 4: Esta abordagem visaria uma política global em matéria de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE semelhante à contemplada na opção nº 3, com a única diferença de que não teria por objectivo a supressão do IR, mas apenas a sua redução progressiva para um nível não superior a 10% do preço, sem impostos, do veículo automóvel. Embora esta opção pudesse assegurar efeitos ambientais praticamente equivalentes aos da opção nº 3, não eliminaria todos os outros obstáculos com que, presentemente, o cidadão e a indústria se confrontam. Em particular, o cidadão continuaria a estar sujeito a custos administrativos e sociais relacionados com os procedimentos burocráticos pertinentes. Outros problemas que afectam o mercado interno continuariam ainda por resolver, como a necessidade de aplicar um sistema de reembolso do IR enquanto este imposto for aplicado, a continuação de uma considerável fragmentação do mercado automóvel e a necessidade de realização de controlos com vista a diminuir o risco de evasão fiscal.

Além disso, sob esta opção, os Estados-Membros continuariam a estar sujeitos a custos administrativos relacionados com a manutenção paralela dos sistemas do IR e do IAC e seriam, não obstante, confrontados com uma diminuição das receitas provenientes do IR. Por último, esta opção conduziria a uma harmonização parcial das taxas que iriam exceder o mínimo necessário para executar o objectivo fixado.

A Comissão realizou a avaliação de impacto prevista no programa de trabalho. O relatório pode ser consultado no sítio Web da DG TAXUD.

### 3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- Resumo da acção proposta

A Comissão baseou a sua proposta nas recomendações políticas contidas na Comunicação de 2002, que obtiveram o apoio do Parlamento Europeu, dos principais intervenientes e da população em geral. As recomendações que não obtiveram esse apoio não foram incluídas na proposta.

A proposta introduz três medidas principais:

1. Revogação do imposto de registo

Esta acção recebeu um forte apoio da quase totalidade dos intervenientes no processo de consulta, uma vez que se considera que o imposto de registo representa claramente um obstáculo à livre circulação dos veículos automóveis no mercado interno e afecta negativamente a competitividade da indústria automóvel europeia. Nenhuma solução que tenha por base a manutenção do IR eliminaria estes obstáculos. A proposta prevê uma supressão progressiva do IR ao longo de um período transitório de cinco a dez anos, a fim de evitar uma carga fiscal excessiva para os particulares que tenham adquirido um automóvel e pago um imposto de matrícula elevado, e que, além disso, teriam de pagar também um imposto de circulação e impostos sobre os combustíveis mais elevados. Os Estados-Membros que aplicam taxas elevadas do imposto de registo terão de prever um tratamento fiscal específico para esses automóveis durante um período correspondente ao seu ciclo de vida

médio. Além disso, a aplicação progressiva desta medida assegurará aos proprietários de veículos usados uma protecção suficiente contra uma perda imediata do valor comercial desses veículos.

Por último, os Estados-Membros que aplicam um IR elevado disporão de tempo suficiente para proceder às mudanças estruturais dos respectivos sistemas de tributação dos veículos automóveis e cobrir os custos de transição, tendo em conta as condições específicas dos seus mercados automóveis.

## 2. Estabelecimento de um sistema de reembolso do IR

As disposições que estabelecem este sistema devem ser aplicadas aos veículos automóveis ligeiros de passageiros que tenham sido matriculados num Estado-Membro e que sejam, em seguida, exportados ou transferidos a título definitivo para outro Estado-Membro. Esta medida visa um duplo objectivo. Em primeiro lugar, procura evitar o duplo pagamento do imposto de registo e, em segundo, procura assegurar que o imposto de registo seja cobrado em função da utilização do veículo automóvel no Estado-Membro em causa. Com o objectivo de garantir a segurança jurídica e a transparência para os cidadãos europeus, a proposta responde à necessidade de definir critérios e regras transparentes e objectivos para estabelecer o valor residual real de veículos automóveis usados e, por conseguinte, assegurar uma base mais justa para o cálculo do IR residual para veículos automóveis a *exportar e a importar*. A proposta integra os critérios estabelecidos na recente jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, devendo contribuir para diminuir de forma considerável o grande número de queixas apresentadas pelos cidadãos.

A proposta visa estabelecer um sistema de reembolso semelhante para o ACT, devendo o cálculo do montante a reembolsar ou a cobrar ser efectuado numa base *pro rata temporis*.

## 3. Reestruturação da base de tributação do IR e do IAC por forma a que se baseie total ou parcialmente nas emissões de CO<sub>2</sub>.

Durante o processo de consulta, a grande maioria dos participantes acordou em que é chegada a altura de aplicar as medidas do terceiro pilar (medidas fiscais) previstas na estratégia da Comunidade com vista a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e beneficiar da sua forte capacidade de incentivo para influenciar o comportamento do consumidor para que este adquira veículos automóveis mais respeitadores do ambiente.

A proposta integra esta opção política que obteve um forte apoio durante o processo de consulta. No que respeita ao IAC, um imposto que é aplicado pela maioria dos Estados-Membros, a proposta prevê a reestruturação da sua base de tributação por forma a que este imposto seja total ou parcialmente determinado pelas emissões de dióxido de carbono dos diferentes veículos automóveis ligeiros de passageiros até 2010. No que respeita ao IR, os Estados-Membros que o aplicam também devem incluir um elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub> na sua base de tributação até 2010 enquanto procedem gradualmente à sua supressão. O período previsto para levar a cabo a reestruturação da base de tributação do IAC e do IR tem em conta o compromisso assumido pela Comunidade Europeia para diminuir as emissões de dióxido de carbono dos veículos automóveis ligeiros de passageiros para 120g/km, o mais tardar até 2010.

A fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno resultante de uma eventual

aplicação divergente do elemento ligado ao dióxido de carbono por parte dos Estados-Membros, a Comissão propõe que, até 1 de Dezembro de 2008 (início do período de Quioto), pelo menos, 25% das receitas fiscais totais provenientes do imposto de registo e do imposto de circulação anual, respectivamente, deve ter origem no elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub> de cada um destes impostos. Até 31 de Dezembro de 2010, pelo menos 50% das receitas fiscais totais provenientes dos impostos anuais de circulação e do imposto de registo (enquanto se aguarda a sua supressão) devem ter origem no elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub> de cada um destes impostos.

Estudos recentes<sup>1</sup> apresentam exemplos de como os Estados-Membros podem aplicar o elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub>. Neste caso, as receitas totais provenientes do elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub> do imposto devem aumentar gradualmente até 2010 e, simultaneamente, as receitas provenientes da antiga estrutura fiscal devem diminuir progressivamente, se se pretende que a neutralidade orçamental seja respeitada. Obviamente, caberá a cada Estado-Membro fixar o nível do imposto em euros, por grama de CO<sub>2</sub> por quilómetro.

- Base jurídica

Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 93º.

- Princípio da subsidiariedade

- A. A proposta insere-se no âmbito de competências que são partilhadas pela Comunidade e pelos Estados-Membros. Por conseguinte, aplica-se o princípio da subsidiariedade. Tendo em conta os seus objectivos, que são melhorar o funcionamento do mercado interno e promover a sustentabilidade, é necessária uma abordagem comunitária. A este propósito, a proposta inclui um pacote equilibrado de medidas que representam o mínimo necessário para atingir esses objectivos.

Efectivamente, a existência de impostos divergentes sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros pode dar origem a graves obstáculos à livre circulação de pessoas e bens. Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, a proposta visa introduzir uma total transparência nos sistemas de tributação aplicados pelos Estados-Membros sem uma intervenção desnecessária a nível comunitário. Não integra questões como as taxas do imposto, que têm frequentemente uma dimensão política importante a nível nacional e regional, no âmbito da competência da Comunidade.

Além disso, os compromissos assumidos no âmbito do Protocolo de Quioto não podem ser cumpridos de forma satisfatória pelos Estados-Membros a título individual e podem, tendo em conta a dimensão ou os efeitos da acção, ser mais bem cumpridos a nível comunitário, carecendo assim de uma acção coordenada entre todos os Estados-Membros. A proposta visa, pela primeira vez, a criação de um quadro jurídico que permita a utilização de medidas fiscais como previsto no terceiro pilar da estratégia comunitária com o objectivo de diminuir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos automóveis ligeiros de passageiros.

---

<sup>1</sup> Novo imposto = Imposto antigo + a \* g CO<sub>2</sub> - b (Estudo COWI , ponto 4.3.2, p. 87).

- B.** O princípio da subsidiariedade pressupõe que a Comunidade deve tomar medidas apenas se e na medida em que os objectivos da acção proposta não puderem ser atingidos de forma satisfatória pelos Estados-Membros e, devido à dimensão ou aos efeitos dessa acção, sejam mais bem atingidos pela Comunidade. Por conseguinte, no que respeita à melhoria do funcionamento do mercado interno, a acção não coordenada dos Estados-Membros a título individual implica por si só elevados custos administrativos a nível da gestão dos sistemas de tributação nacionais. Não garante a transparência nem a certeza jurídica dos seus sistemas fiscais nem melhora a competitividade da indústria automóvel, representando, por conseguinte, custos sociais importantes para os cidadãos.

Esta acção não coordenada dos Estados-Membros resulta em obstáculos fiscais, como a dupla tributação, a transferência transfronteiriça de veículos automóveis por motivos fiscais, distorções e ineficácias que impedem o correcto funcionamento do mercado interno.

Deixar este sector no estado em que se encontra continuará a prejudicar a imagem da UE aos olhos do cidadão e não permitirá à indústria automóvel colher os benefícios que normalmente seriam de esperar do exercício da sua actividade num mercado único.

A acção desenvolvida a nível comunitário diminuirá os custos das operações e contribuirá para que os cidadãos tenham acesso a veículos automóveis mais abordáveis, menos poluentes e mais seguros. A melhoria da competitividade da indústria automóvel deverá, por seu lado, favorecer a criação de emprego. Os orçamentos dos Estados-Membros não serão afectados se as mudanças estruturais propostas ocorrerem num contexto orçamental neutro que pode ser assegurado se as perdas de receitas resultantes da supressão progressiva do IR forem compensadas por um aumento equivalente e paralelo das receitas provenientes do IAC e, em determinada medida, de outras medidas fiscais em conformidade com a Directiva 2003/96/CE do Conselho.

Foram estabelecidos indicadores quantitativos baseados numa série de cenários desenvolvidos no âmbito dos estudos TIS e COWI. De acordo com um cenário que prevê uma diminuição de 50% do IR espera-se um ligeiro aumento dos preços dos veículos automóveis antes de impostos nos Estados-Membros que aplicam um IR elevado (entre 2% e 5%), devendo os preços de venda a retalho diminuir de forma significativa (entre 11% e 26%). No entanto, manter-se-iam praticamente inalterados nos outros Estados-Membros.

- C.** Em relação à redução das emissões de CO<sub>2</sub>, o princípio da subsidiariedade é mais uma vez plenamente respeitado, na medida em que é necessário empreender uma acção coordenada a nível comunitário se se pretender que a Comunidade atinja os seus objectivos ambientais. Esta acção será sem dúvida mais eficaz para atingir esses objectivos, uma vez que a diminuição das emissões de CO<sub>2</sub> é uma questão de âmbito comunitário. Uma melhoria significativa das condições ambientais que impliquem uma redução das emissões de CO<sub>2</sub> e dos níveis de emissões potencialmente poluentes será claramente o benefício desta proposta.

Neste caso específico, o mercado interno e o objectivo ambiental estão estreitamente associados e dissociá-los para serem tratados separadamente não traria resultados satisfatórios.

- D.** No que respeita aos efeitos previstos das medidas fiscais para fomentar a sustentabilidade, o quadro seguinte apresenta alguns dados extraídos dos modelos elaborados.

**Quadro: Potencial de redução das emissões de CO<sub>2</sub> com base em diferentes medidas fiscais (em %)**

|                                                                                                 | B    | D    | DK  | I    | NL   | P    | S    | SF   | UK   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Redução das emissões de CO <sub>2</sub> para atingir o objectivo de 120g/km, em percentagem     | 10,8 | 10,5 | 9,9 | 11,4 | 10,2 | 10,8 | 10,2 | 10,7 | 10,3 |
| <b>Maior diferenciação dos impostos existentes</b>                                              |      |      |     |      |      |      |      |      |      |
| • Imposto de registo                                                                            | 2,5  | -    | 3,3 | -    | 3,6  | 1,8  | -    | 2,5  | -    |
| • Imposto de circulação                                                                         | 2,4  | 4,4  | 5,4 | 2,7  | 3,6  | 1,9  | 2,4  | 0,1  | 4,8  |
| <b>Incorporação de um elemento ligado às emissões de CO<sub>2</sub> nos impostos existentes</b> |      |      |     |      |      |      |      |      |      |
| • Imposto de registo                                                                            | 3,3  | -    | 4,6 | 3,0  | 3,4  | 2,1  | -    | 2,8  | -    |
| • Imposto de circulação                                                                         | 2,9  | 4,4  | 5,0 | 3,3  | 4,0  | 2,1  | 3,2  | 3,1  | 4,6  |
| <b>Impostos totalmente diferenciados em função das emissões de CO<sub>2</sub></b>               |      |      |     |      |      |      |      |      |      |
| • Imposto de registo                                                                            | 3,5  | -    | 8,4 | 1,8  | 5,5  | 3,2  | -    | 4,3  | -    |
| • Imposto de circulação                                                                         | 4,2  | 5,0  | 5,5 | 4,1  | 6,0  | 2,3  | 3,9  | 3,5  | 4,7  |
| • Combinação                                                                                    | 5,1  | 4,9  | 8,5 | 4,0  | 7,0  | 3,3  | 3,8  | 4,3  | 4,5  |

Fonte: Estudo COWI, quadro 1.8: *Resumo dos principais resultados*

O impacto da introdução de um elemento fiscal na redução das emissões de CO<sub>2</sub> pode ser muito significativo. Com efeito, uma leitura cuidada dos dados que figuram no estudo COWI demonstra que a introdução desse elemento na base tributável dos impostos em vigor (o actual cenário em toda a UE onde ainda coexistem o IR e o ACT) conduz a uma diminuição considerável das emissões de CO<sub>2</sub>. Nalguns casos, estima-se que só a introdução de um elemento baseado nas emissões de CO<sub>2</sub> no IAC representará cerca de 50% do objectivo total.

Decorre claramente do quadro supra que, para que seja possível conseguir diminuições significativas da média das emissões médias de CO<sub>2</sub> dos novos veículos automóveis, é indispensável diferenciar os impostos, de modo a que os impostos aplicáveis aos veículos automóveis com um desempenho energético mais eficaz sejam significativamente inferiores aos aplicáveis aos veículos automóveis com um pior desempenho energético. No entanto, embora uma parte considerável (cerca de 30,5% a 86%) do objectivo comunitário de 120g/km em média para os novos veículos automóveis possa ser realizada graças a uma utilização óptima das medidas fiscais em que o IR/IAC estaria ligado a um elemento CO<sub>2</sub>, estas medidas não são suficientes para atingir o objectivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> para 120g/km. Para atingir esse objectivo, será necessário tomar outras medidas como favorecer o aumento da proporção de automóveis a gásóleo ou a utilização de automóveis pequenos. Estas medidas devem, por um lado, procurar internalizar as externalidades e aplicar o princípio do “poluidor-pagador” e, por outro, ser simples, transparentes, não-discriminatórias em relação a determinados tipos, classes ou segmentos de veículos automóveis e ser neutras do ponto de vista tecnológico.

- Princípio da proporcionalidade

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

A directiva define as medidas fiscais mínimas a aplicar no domínio dos veículos automóveis ligeiros de passageiros, a fim de melhorar o funcionamento do mercado interno e fomentar os objectivos ambientais da Comunidade. Não afecta os níveis do imposto nem as taxas de diferenciação do imposto, deixando aos Estados-Membros flexibilidade suficiente para

aplicarem os níveis do imposto mais adaptados às condições específicas do respectivo mercado nacional. Os Estados-Membros poderão continuar a decidir das medidas a tomar para suprimir o IR, da parte do elemento ligado às emissões de CO<sub>2</sub> a inserir na base de tributação do IAC e do IR e mesmo da introdução de outras emissões nestas bases de tributação.

Em particular, o primeiro dos dois objectivos da directiva é melhorar o funcionamento do mercado interno. O mercado interno destina-se a favorecer a livre circulação de pessoas e a livre circulação de bens para fins pessoais e comerciais. O IR cria obstáculos a estas liberdades. Nenhuma solução que tenha por base a manutenção do IR eliminaria estes obstáculos.

No que respeita ao segundo objectivo, ou seja, fomentar a sustentabilidade do ambiente, a directiva destina-se a executar o terceiro pilar da estratégia da Comissão para diminuir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis ligeiros de passageiros, o único que ainda não havia sido executado. A estratégia reconhece a importância capital do terceiro pilar, a fim de atingir o objectivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, e a sua indispensável conclusão está em plena conformidade com o princípio da proporcionalidade segundo o qual a acção comunitária só se justifica onde é "necessária" ou "requerida" para atingir um determinado fim.

Com base no acima exposto, tanto a adequação da directiva para atingir o objectivo desejado como a necessidade das medidas que encerra, no sentido de que não há nenhuma outra opção disponível que seja menos restritiva, não podem ser contestadas. Em relação ao terceiro factor que deve ser avaliado, a proporcionalidade das medidas em relação às restrições em causa, há que salientar que, em termos de receitas, a directiva é neutra para os Estados-Membros que, até 2016, poderão proceder a adaptações a nível da cobrança de receitas. Além disso, a directiva não acarreta, a longo prazo, custos administrativos adicionais para os Estados-Membros.

Por último, a fim de assegurar que a proporcionalidade é também respeitada na aplicação da directiva, poder-se-ia ter em conta os casos de Estados-Membros que se desviam substancialmente da norma no respeitante a determinados parâmetros.

Ver ponto 4.

- Escolha dos instrumentos

Instrumentos propostos: directiva.

Outros instrumentos não seriam adequados pelas seguintes razões:

A experiência adquirida desde 1983 com as Directivas 83/182/CEE e 83/183/CEE demonstraram que uma directiva proporciona uma flexibilidade suficiente que permite aos Estados-Membros aplicarem a legislação fiscal comunitária no âmbito dos respectivos sistemas de legislação e administração nacionais.

#### **4) INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A adopção da proposta não terá nenhuma incidência orçamental.

#### **5) INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

- Revogação de legislação em vigor

A adopção da proposta não conduzirá à revogação de legislação em vigor.

- Quadro de correspondência

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva proposta, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- Espaço Económico Europeu

O acto proposto diz respeito aos cidadãos que circulam entre os países da UE e do EEE, pelo que seria preferível torná-lo extensivo ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

**DIRECTIVA DO CONSELHO**

**relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 93º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu<sup>3</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>4</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros pode constituir um instrumento complementar importante para a promoção dos objectivos ambientais, em particular no que respeita à diminuição de emissões de gases com efeito de estufa, sendo, por conseguinte, adequado introduzir um elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono na base de tributação quer dos impostos de registos quer dos impostos anuais de circulação. No entanto, a fim de contribuir para cumprir os compromissos assumidos pela Comunidade e pelos seus Estados-Membros no âmbito do Protocolo de Quioto, os elementos propostos directamente relacionados com as emissões de dióxido de carbono devem ser inseridos na base de tributação aplicada aos veículos automóveis ligeiros de passageiros durante o período de vigência dos compromissos que decorre de 2008 a 2012. Uma vez que o objectivo estratégico da Comunidade para diminuir as emissões de dióxido de carbono dos veículos automóveis ligeiros de passageiros deve ser atingido, o mais tardar, em 2010, é adequado que o elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono seja plenamente aplicado até 31 de Dezembro de 2010.
- (2) O terceiro pilar da estratégia comunitária com o objectivo de diminuir as emissões de dióxido de carbono dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e de melhorar a

---

<sup>2</sup> JO C ...

<sup>3</sup> JO C ...

<sup>4</sup> JO C ...

economia de combustível, aprovada pelo Conselho em 1996<sup>5</sup>, consiste na adopção de medidas fiscais e é o único pilar que ainda não foi concretizado a nível comunitário.

- (3) Os Estados-Membros devem ser incentivados no sentido de aplicarem incentivos fiscais coordenados no que respeita aos veículos automóveis ligeiros de passageiros que satisfazem limites de emissão mais estritos do que os impostos pela Directiva 98/69/CE<sup>6</sup> (Euro 4), relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE<sup>7</sup> do Conselho, a fim de acelerar a colocação no mercado de veículos automóveis ligeiros de passageiros que satisfaçam futuros requisitos a adoptar a nível comunitário (Euro 5).
- (4) Os incentivos fiscais deveriam poder assumir a forma de uma diferenciação fiscal a nível dos impostos aplicáveis aos veículos automóveis ligeiros de passageiros, baseada na quantidade, em gramas, de dióxido de carbono emitido por quilómetro por cada veículo automóvel.
- (5) A fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno, é necessário prever que o elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono represente, pelo menos, 25% das receitas totais do imposto de registo e do imposto de circulação anual até 31 de Dezembro de 2008 e, pelo menos, 50% das receitas totais até 31 de Dezembro de 2010.
- (6) Importa suprimir, no mercado interno, os obstáculos fiscais à livre circulação de pessoas e dos seus bens pessoais, incluindo dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. A presente directiva visa eliminar esses obstáculos, reestruturando os impostos sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros aplicados pelos Estados-Membros sem os obrigar a introduzir novos impostos.
- (7) No exercício do seu direito à livre circulação muitos cidadãos europeus utilizam os seus automóveis para se deslocarem, temporária ou permanentemente, de um Estado-Membro para outro. A grande variedade de sistemas de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros afecta negativamente de forma significativa a possibilidade de o cidadão europeu<sup>8</sup> e a indústria automóvel colherem os benefícios do mercado interno. Os impostos de registo em especial dão origem a um aumento dos custos de transacção para o consumidor, a diferenças significativas nos preços dos veículos automóveis antes do imposto e a uma fragmentação do mercado automóvel, afectando também negativamente o comércio transfronteiras.
- (8) O imposto de registo constitui um obstáculo para os objectivos da Estratégia de Lisboa e à maior competitividade da indústria automóvel europeia, pelo que deve ser progressivamente suprimido durante um período de cinco a dez anos. Este período deveria permitir aos Estados-Membros que aplicam o imposto de registo adaptarem o respectivo sistema de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e

---

<sup>5</sup> Conclusões do Conselho de 25.6.1996 e Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu COM(95) 689.

<sup>6</sup> JO L 350 de 28.12.1998, p.1.

<sup>7</sup> JO L 76 de 6.4.1970, p. 1.

<sup>8</sup> No seu acórdão de 16.6.2005 relativo ao processo C-138/2004, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias dispõe que os impostos de registo podem representar um obstáculo à livre circulação, em particular devido às respectivas taxas e especificidades técnicas.

terem em conta as condições específicas do respectivo mercado automóvel. As perdas de receitas decorrentes da supressão do imposto de registo poderiam ser compensadas por um aumento paralelo das receitas resultantes do imposto anual de circulação e, se necessário, de outras medidas fiscais em conformidade com a Directiva 2003/96/CE<sup>9</sup> do Conselho, de molde a que a carga fiscal geral se mantenha inalterada.

- (9) No entanto, é oportuno que os Estados-Membros que aplicam impostos de registo estabeleçam um sistema de reembolso do imposto pago sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros exportados ou transferidos a título permanente dos seus territórios para o território de outro Estado-Membro. Nestas circunstâncias é igualmente adequado que os Estados-Membros apliquem um sistema de reembolso semelhante para o imposto anual de circulação. Estes sistemas evitariam o duplo pagamento dos impostos e colocariam os impostos aplicáveis aos veículos automóveis numa base mais equitativa de acordo com a utilização que é dada ao veículo em cada Estado-Membro.
- (10) É conveniente que, sempre que necessário, os sistemas de reembolso dos impostos de registo e dos impostos anuais de circulação sejam introduzidos no mais curto prazo para evitar distorções e diferenças de tratamento fiscal dos veículos automóveis ligeiros de passageiros.
- (11) O montante a reembolsar ou a cobrar a título dos impostos de registo no que respeita a um determinado veículo automóvel ligeiro de passageiros deve estar directamente relacionado com o valor residual do veículo. Por conseguinte, é necessário estabelecer regras comunitárias, baseadas em factores objectivos, que permitam determinar a depreciação de um veículo e, consequentemente, o montante do imposto de registo residual incorporado no seu valor residual.
- (12) A fim de assegurar uma adaptação harmoniosa da nova legislação e, por conseguinte, de limitar quaisquer eventuais efeitos negativos devem ser comunicados pelos Estados-Membros durante o período de transacção à Comissão os montantes dos impostos de registo e dos impostos anuais de circulação, bem como o nível dos impostos anuais de circulação aplicados findo esse período.
- (13) A Comissão deve acompanhar o desenvolvimento das medidas adoptadas nos Estados-Membros para a execução da presente directiva e informar desse facto o Conselho e o Parlamento Europeu.
- (14) Uma vez que os objectivos da acção prevista, ou seja, melhorar o funcionamento do mercado interno no domínio dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e promover a utilização eficaz das medidas fiscais a fim de aplicar a estratégia comunitária tendo em vista a diminuição das emissões de dióxido de carbono desses veículos, não podem ser realizados de forma satisfatória pelos Estados-Membros, podendo, por conseguinte, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser alcançados de forma mais eficaz a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, enunciado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

---

<sup>9</sup> JO L 283 de 31.10.2003, p.51.

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

## **Capítulo I**

### **OBJECTO E DEFINIÇÕES**

#### *Artigo 1º*

##### **Objecto**

A presente directiva estabelece regras para o cálculo dos impostos aplicáveis aos veículos automóveis ligeiros de passageiros com base nas suas emissões de dióxido de carbono.

A presente directiva prevê igualmente a supressão do imposto de registo e a introdução de um sistema segundo o qual, em determinadas circunstâncias, o imposto de registo pago deve ser reembolsado.

A presente directiva estabelece ainda um sistema de reembolso no que respeita ao imposto anual de circulação.

#### *Artigo 2º*

##### **Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por “veículo automóvel ligeiro de passageiros” um veículo da categoria M1, tal como definido no ponto A do Anexo II da Directiva 70/156/CEE<sup>10</sup> do Conselho.

## **Capítulo II**

### **IMPOSTO ANUAL DE CIRCULAÇÃO**

#### **SECÇÃO 1**

##### **BASE TRIBUTÁVEL E DIFERENCIAÇÃO DO IMPOSTO**

#### *Artigo 3º*

##### **Disposições gerais**

1. Qualquer Estado-Membro que aplique um imposto específico e periódico relacionado com a utilização, no seu território, de um veículo automóvel ligeiro de passageiros cujas características sejam idênticas ou semelhantes às dos impostos enumerados no Anexo I, a seguir designados “impostos anuais de circulação”, calculará esse imposto com base no período de tempo em que, num período de doze meses, o veículo automóvel ligeiro de passageiros foi utilizado no seu território.

---

<sup>10</sup> JO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

2. O imposto anual de circulação só pode ser cobrado em relação a um veículo automóvel ligeiro de passageiros pelo Estado-Membro em que o veículo está matriculado.

3. A fim de assegurar a cobrança do imposto anual de circulação, considera-se que o Estado-Membro de matrícula é o Estado-Membro em que o veículo automóvel ligeiro de passageiros é utilizado de forma permanente, quer porque o seu proprietário aí tem a sua residência normal, na acepção do artigo 6º da Directiva 83/183/CEE<sup>11</sup> do Conselho, quer porque é utilizado nesse Estado-Membro durante mais de 185 dias num período de doze meses.

#### *Artigo 4º*

### **Diferenciação com base nas emissões de dióxido de carbono**

Para efeitos do cálculo do imposto anual de circulação, deve ser aplicada uma diferenciação fiscal baseada na quantidade, em gramas, de dióxido de carbono emitido por quilómetro por cada veículo automóvel ligeiro de passageiros.

#### *Artigo 5º*

### **Receitas fiscais mínimas geradas pela diferenciação fiscal**

1. Até 31 de Dezembro de 2008, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado no dióxido de carbono do imposto anual de circulação deverá representar, pelo menos, 25% das receitas totais desse imposto.

2. Até 31 de Dezembro de 2010, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado no dióxido de carbono do imposto anual de circulação representará, pelo menos, 50% das receitas totais desse imposto.

## **SECÇÃO 2**

### **SISTEMA DE REEMBOLSO**

#### *Artigo 6º*

### **Reembolso do imposto anual de circulação**

Quando o imposto anual de circulação tiver sido pago no Estado-Membro de matrícula em relação a um veículo automóvel ligeiro de passageiros que posteriormente é exportado do território da Comunidade ou transferido a título permanente para ser utilizado, na acepção do nº 3 do artigo 3º, no território de um outro Estado-Membro, o primeiro Estado-Membro reembolsa o montante residual do imposto com base nos cálculos efectuados em conformidade com o nº 1 do artigo 3º.

---

<sup>11</sup> JO L 105 de 23.4.1983, p. 64.

## **Capítulo III**

# **SUPRESSÃO DO IMPOSTO DE REGISTO**

### **Proibição de introdução**

#### *Artigo 7º*

Os Estados-Membros não podem, a partir de ..., introduzir qualquer imposto relacionado com o registo de veículos automóveis ligeiros de passageiros, autorizando assim a sua utilização na via pública, cujas características sejam idênticas ou semelhantes às dos impostos enumerados no Anexo II, a seguir designados "impostos de registo".

#### *Artigo 8º*

#### **Proibição na manutenção**

A partir de 1 de Janeiro de 2016, os Estados-Membros não podem manter em vigor qualquer imposto de registo.

## **Capítulo IV**

# **SISTEMA DE REEMBOLSO DO IMPOSTO DE REGISTO**

#### *Artigo 9º*

#### **Disposição geral**

Quando o imposto de registo tiver sido pago num Estado-Membro em relação a um veículo automóvel ligeiro de passageiros que posteriormente é exportado do território da Comunidade ou transferido para ser utilizado a título permanente, na acepção do nº 3 do artigo 3º, no território de um outro Estado-Membro, o primeiro Estado-Membro reembolsará o montante residual do imposto com base nos cálculos efectuados em conformidade com o nº 1 do artigo 10º.

#### *Artigo 10º*

#### **Cálculo do imposto de registo residual**

1. O montante do imposto de registo de um veículo automóvel ligeiro de passageiros a reembolsar em conformidade com o artigo 9º deve estar directamente relacionado com o seu valor residual e ser equivalente ao montante do imposto de registo residual incorporado no seu valor residual.
2. A fim de determinar o valor residual de um veículo automóvel ligeiro de passageiros para efeitos do nº 1, os Estados-Membros podem aplicar diferentes métodos, como avaliações e peritagens ou recorrer a tabelas fixas.
3. Os Estados-Membros podem determinar as tabelas fixas a aplicar através de disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

- a) As tabelas sejam estabelecidas com base nos critérios gerais e objectivos que serão definidos;
- b) As tabelas sejam tornadas públicas;
- c) O proprietário do veículo possa contestar junto de uma autoridade independente a decisão do Estado-Membro resultante da aplicação da tabela.

## **Capítulo V**

### **DISPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS**

#### *Artigo 11º*

#### **Disposição geral**

Quando um veículo automóvel ligeiro de passageiros for transferido a título permanente na aceção do nº 3 do artigo 3º do território de um Estado-Membro que tenha mantido o imposto de registo, este último calculará o imposto de registo em conformidade com o artigo 12º.

#### *Artigo 12º*

#### **Cálculo do imposto de registo**

1. Até 31 de Dezembro de 2015, o cálculo do montante do imposto de registo a cobrar basear-se-á no valor corrente de um veículo automóvel ligeiro de passageiros novo análogo e terá em conta a depreciação efectiva do veículo automóvel ligeiro de passageiros em causa.
2. Para efeitos do nº 1, as características de um veículo automóvel ligeiro de passageiros novo análogo devem incluir a marca, o modelo, a quilometragem, o modo de propulsão e o estado mecânico.
3. Para efeitos do nº 1, entende-se por “veículo automóvel ligeiro de passageiros novo” entende-se qualquer veículo automóvel de ligeiro passageiros que não tenha sido anteriormente vendido para um fim distinto da venda a retalho ou entrega e que, por conseguinte, nunca tenha sido matriculado.
4. Para efeitos do cálculo do imposto de registo, os nºs 2 e 3 do artigo 10º são aplicáveis *mutatis mutandis*.

#### *Artigo 13º*

#### **Imposto de registo**

Até 31 de Dezembro de 2015, nos casos em que o imposto de registo tenha sido mantido, deve ser aplicada uma diferenciação fiscal baseada na quantidade, em gramas, de dióxido de carbono emitido por quilómetro por cada veículo automóvel ligeiro de passageiros.

*Artigo 14º*

**Receitas fiscais mínimas geradas pela diferenciação fiscal**

1. Até 31 de Dezembro de 2008, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado no dióxido de carbono do imposto anual de circulação deverá representar, pelo menos, 25% das receitas totais desse imposto.
2. Até 31 de Dezembro de 2010, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado no dióxido de carbono do imposto anual de circulação deverá representar, pelo menos, 50% das receitas totais desse imposto.

**Capítulo VI  
DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 15º*

**Comunicações**

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão a base tributável e o montante do imposto de registo e do imposto anual de circulação por eles aplicados em 1 de Janeiro de cada ano, bem como após a introdução de qualquer alteração na respectiva legislação nacional.

*Artigo 16º*

**Relatórios**

O mais tardar em 1 de Janeiro de 2011 e, em seguida, de cinco em cinco anos, a Comissão, após consulta dos Estados-Membros, apresentará ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

*Artigo 17º*

**Transposição**

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 31 de Dezembro de 2006. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas da referida referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades daquela referência incumbem aos Estados-Membros.

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

*Artigo 18º*  
**Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 19º*  
**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## ANEXO I

### BÉLGICA

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles / Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises / Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire / Aanvullende verkeersbelasting

### REPÚBLICA CHECA

-

### DINAMARCA

- Grøn ejerafgift

### ALEMANHA

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

### ESTÓNIA

-

### GRÉCIA

- Τέλη κυκλοφορίας

### ESPAÑA

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

### FRANÇA

-

### IRLANDA

- Motor vehicle excise duties

### ITÁLIA

- Tassa automobilistica di propriet 

CHIPRE

- Τ λη κυκλοφορίας

LET NIA

- Transportl dzek u ikgad j  nodeva

LITU NIA

-

LUXEMBURGO

- Taxe sur les v hicules automoteurs

HUNGRIA

- S lyad 

MALTA

-

PAÍSES BAIXOS

- Motorrijtuigenbelasting

 USTRIA

- Kraftfahrzeugsteuer

POL NIA

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veículos

- Imposto de circula o

ESLOV NIA

- Letno povra ilo za uporabo cest

REPÚBLICA ESLOVACA

-

## FINLÂNDIA

- Ajoneuvovero/fordonskatt

## SUÉCIA

- Vägtrafikskatt

## REINO UNIDO

- Vehicle excise duty

## ANEXO II

### BÉLGICA

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

### REPÚBLICA CHECA

-

### DINAMARCA

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

### ALEMANHA

-

### ESTÓNIA

- Autoregistreerimislõiv

### GRÉCIA

- Τέλη ταξινόμησης

### ESPAÑA

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

### FRANÇA

-

### IRLANDA

- Vehicle registration tax

### ITÁLIA

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

### CHIPRE

- Φόρος κατανάλωσης

### LETÓNIA

- Automobiġu un motociklu nodoklis

#### LITUÂNIA

- Keliġ transporto priemoniġ registravimo mokestis

#### LUXEMBURGO

-

#### HUNGRIA

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

#### MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

#### PAÍSES BAIXOS

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

#### ÁUSTRIA

- Normverbrauchsabgabe

#### POLÓNIA

- Opłata rejestracyjna

#### PORTUGAL

- Imposto Automóvel

#### ESLOVÉNIA

- Davek na motorna vozila

#### REPÚBLICA ESLOVACA

-

#### FINLÂNDIA

- Autovero/bilskatt

#### SUÉCIA

-

REINO UNIDO