



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 5.7.2005
COM(2005) 261 final

2005/0130 (CNS)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo

(presentada por la Comisión)

{SEC(2005) 809}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

La aplicación, en la UE, de 25 sistemas impositivos diferentes en relación con los automóviles de turismo ha generado dificultades de orden fiscal, tales como la doble imposición, el traslado transfronterizo de automóviles por motivos tributarios, así como distorsiones y falta de eficacia, que impiden el adecuado funcionamiento del mercado interior. Actualmente, los ciudadanos europeos se enfrentan al pago por duplicado del impuesto de matriculación, un número considerable de procedimientos administrativos, importantes costes extra, pérdidas de tiempo y diversos obstáculos a la libre circulación de sus automóviles en la Comunidad. Las grandes diferencias existentes entre los sistemas impositivos aplicables a los automóviles de turismo inciden negativamente en la capacidad del sector del automóvil para obtener las ventajas que cabe esperar del desenvolvimiento en un mercado único. La actual fragmentación del mercado automovilístico impide que el sector pueda aprovechar las economías de escala o fabricar automóviles de características similares para todo el mercado interior, lo que da lugar a notables diferencias en los precios, tanto antes de impuestos como una vez incluidos los impuestos sobre el consumo.

Además, los automóviles de turismo son una importante fuente de emisiones de CO₂ y revisten, por esta razón, especial importancia para el objetivo de la UE en materia de medio ambiente, esto es, el cumplimiento de los compromisos medioambientales adquiridos en virtud del Protocolo de Kioto. Las medidas fiscales constituyen uno de los tres pilares de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles. Un uso eficaz de medidas fiscales, junto con los compromisos asumidos por el sector del automóvil (ACEA, JAMA y KAMA) y la información al consumidor, son esenciales para alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO₂ por km en 2010, a más tardar.

La presente propuesta tiene una doble finalidad: mejorar el funcionamiento del mercado interior y aplicar la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles. La propuesta no pretende introducir nuevos impuestos sobre los automóviles de turismo, sino tan sólo reestructurar esos impuestos en los Estados miembros que los aplican, sin obligarles a implantarlos.

- Contexto general

El adecuado funcionamiento del mercado interior se ve obstaculizado por importantes problemas en lo que respecta a los automóviles de turismo. El desproporcionado importe de los impuestos de matriculación contribuye notablemente a las diferencias de precios antes de impuestos que existen entre los mercados de los Estados miembros, y hace que los precios minoristas sigan siendo elevados, de modo que, para los ciudadanos de bajos ingresos, es más difícil sustituir sus automóviles viejos. Las bases imponibles y los tipos del impuesto de matriculación actuales son muy variados; los tipos oscilan, en los casos extremos, entre un tipo cero y un 180% del precio del automóvil antes de impuestos; en términos absolutos, el impuesto de matriculación medio se situó, en 1999, entre los 15 659 EUR y los 267 EUR. Las bases imponibles de los impuestos anuales de circulación son también muy variadas; en términos absolutos, el importe medio abonado en 1999 se situó entre los 30 EUR por vehículo y los 463 EUR por vehículo. De acuerdo con la información de que dispone la Comisión, la

mayoría de Estados miembros aplica un impuesto de matriculación, y 21 Estados miembros aplican el impuesto anual de circulación. Ante la falta de legislación comunitaria, el único recurso de que disponen los ciudadanos para resolver sus problemas es la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, basada fundamentalmente en los principios generales del Tratado CE.

Un 28% del total de emisiones de CO₂ se debe al transporte. El transporte por carretera representa, por sí solo, aproximadamente un 84% del total de emisiones de CO₂ imputables al sector, correspondiendo más de la mitad de esta cifra a los automóviles de turismo. Dentro de la estrategia comunitaria dirigida a lograr el objetivo de 120 g de CO₂ por km, es esencial un uso efectivo de medidas fiscales, que encierran un gran valor incentivador; así, por ejemplo, fomentan una rápida renovación de la flota de automóviles y estimulan al consumidor a adquirir automóviles con menor consumo de carburante.

En septiembre de 2002, la Comisión presentó a debate ante el Consejo y el Parlamento Europeo, mediante la Comunicación (COM (2002) 431), una serie de posibles medidas aplicables en el futuro en el ámbito de la fiscalidad de los automóviles de turismo en la Unión Europea. La Comisión anunció que, basándose en los principios de esa Comunicación y en los resultados de la consulta, presentaría propuestas de legislación comunitaria sobre ciertos aspectos que podían abordarse mejor desde el plano comunitario.

En 2002 y 2004 se consultó al Consejo, al Parlamento Europeo, al sector del automóvil y a los principales interesados, con el propósito de determinar qué aspectos debía recoger la presente Directiva.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

Las Directivas 83/182/CEE y 83/183/CEE establecieron una serie limitada de disposiciones comunitarias sobre algunos aspectos de la fiscalidad del automóvil. Al no existir ninguna otra disposición comunitaria, los Estados miembros pueden establecer disposiciones nacionales en ese ámbito. No obstante, estas disposiciones deben ser conformes con los principios generales del Tratado CE; en particular, no deben generar formalidades relativas al cruce de fronteras entre Estados miembros y han de atenerse al principio de no discriminación.

- Coherencia con otras políticas

El automóvil es el medio de transporte que utilizan muchos ciudadanos que desean ejercer su derecho de libre circulación dentro de la Comunidad. Los obstáculos fiscales plantean problemas a estos ciudadanos. Por otra parte, las disposiciones fiscales pueden ser un medio de aplicar la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles, y, por tanto, de lograr los objetivos medioambientales de la Comisión.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- Consulta de las partes interesadas

Sí

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Consulta a los Estados miembros a través del Grupo de trabajo del Consejo, en mayo y junio de 2003, y del Parlamento Europeo (ECON y otras comisiones) desde finales de 2002 hasta

noviembre de 2003. Consulta permanente al sector del automóvil (ACEA) y las asociaciones de consumidores (AIT/FIA).

Consulta pública a través del sitio web, de julio a septiembre de 2004.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En el sitio web de la DG TAXUD, puede consultarse un informe que resume los resultados: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

Casi el 95% de quienes han respondido opina que la existencia de 25 sistemas impositivos diferentes ha generado obstáculos fiscales y dificultado el adecuado funcionamiento del mercado interior. Más del 96% cree que es necesario que existan disposiciones generales comunitarias sobre la fiscalidad de los automóviles, y un 93% considera que dichas disposiciones deben recoger los problemas medioambientales y darles respuesta. Se recibieron 2 040 respuestas, 46 de ellas procedentes de asociaciones (representativas, por tanto, de un número mucho mayor de ciudadanos), y 8 de organismos públicos.

La gradual desaparición del impuesto de matriculación, con un sistema de reembolso vigente durante un período transitorio de entre cinco y diez años, y la introducción de una nueva estructura impositiva, vinculada a las emisiones de CO₂, gozan de amplio apoyo.

En la redacción de la nueva propuesta legislativa, se han tenido en cuenta las observaciones sobre su contenido.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

- 1) En noviembre de 2001, se publicó un estudio sobre medidas fiscales dirigidas a reducir las emisiones de CO₂ procedentes de los automóviles de turismo nuevos (estudio **COWI**), que incluía cálculos basados en modelos y dirigidos a determinar en qué medida los impuestos sobre los automóviles (principalmente, impuestos de matriculación e impuestos anuales de circulación) pueden ser un medio eficaz de lograr tal reducción y alcanzar el objetivo fijado en la estrategia comunitaria, esto es, 120 g/km.
- 2) En enero de 2002, un estudio sobre la fiscalidad del automóvil en algunos Estados miembros de la UE (estudio TIS) examinaba los obstáculos existentes en el mercado interior, aclaraba más la situación existente y hacía una proyección de los cambios que cabía esperar en respuesta a las posibles modificaciones de los sistemas impositivos, así como una interpretación de los resultados y recomendaciones basadas en tales resultados.

A la hora de redactar la nueva propuesta, se consideró útil partir de la experiencia adquirida en algunos Estados miembros que no aplican impuestos de matriculación o que aplican impuestos anuales de circulación vinculados a las emisiones de CO₂ de los automóviles.

- 3) Siempre que se consideró necesario, se consultó a expertos de otros servicios de la Comisión, al sector del automóvil, a las asociaciones de usuarios de automóviles y a los Estados miembros que aplican impuestos similares a los previstos en la propuesta.

Metodología utilizada

En el proyecto de propuesta, se han tenido en cuenta las opiniones expresadas.

Principales organizaciones y expertos consultados

Se ha consultado al sector del automóvil (principalmente, ACEA y JAMA), las principales asociaciones de usuarios de automóviles (AIT/FIA), expertos en fiscalidad de los Estados miembros y expertos de diversos servicios de la Comisión.

Grado de consenso científico: amplio consenso

Asesoramiento recibido y utilizado

Sí

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Tanto los estudios específicos, como la Comunicación de 2002, figuran en el sitio web de la DG TAXUD:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

- Evaluación de impacto

Para realizar la evaluación de impacto, se han examinado y tenido en cuenta las acciones potenciales recogidas en los estudios antes citados, las recomendaciones formuladas en la Comunicación de 2002 sobre la fiscalidad del automóvil en la UE y los resultados de la extensa consulta realizada tras publicar dicha Comunicación.

Se han examinado cuatro posibles opciones en el ámbito de la fiscalidad del automóvil, que pueden resumirse del siguiente modo:

Opción 1: No intervenir. De este modo, todas las decisiones competerán a los Estados miembros y al Tribunal de Justicia Europeo. Si no se adopta ninguna medida, el funcionamiento del mercado interior no mejorará, y se corre el riesgo de no alcanzar en 2010 el objetivo comunitario de situar las emisiones de CO₂ en 120 g/km.

Opción 2: Mantener los actuales impuestos sobre los automóviles de turismo, introduciendo sólo, no obstante, un sistema de reembolso del impuesto de matriculación, a fin de evitar la doble imposición, injustificada dentro del mercado interior. El sistema de reembolso del impuesto comportaría las medidas mínimas necesarias para hacer frente al problema de la doble imposición, pero no abordaría ninguno otro de los problemas que sufren actualmente los ciudadanos y el sector de fabricación y venta de automóviles.

El sistema de reembolso exigiría una serie limitada de disposiciones comunitarias dirigidas a establecer métodos objetivos y transparentes para calcular el valor residual de los automóviles usados que vayan a ser exportados o trasladados con carácter permanente a otro Estado miembro, en el que serán matriculados.

Esta opción podría tener algunos efectos económicos positivos para los ciudadanos y el sector de fabricación y venta de automóviles, pero no hace frente a la mayoría de obstáculos que existen en el mercado interior, y en modo alguno incide favorablemente en el medio ambiente.

Opción 3: Adoptar una política general de la UE en relación con la fiscalidad del automóvil, lo que incluiría la total eliminación del impuesto de matriculación en un periodo transitorio de diez años, la reestructuración de las bases imponibles de los impuestos de matriculación y los impuestos anuales de circulación, introduciendo un componente vinculado a las emisiones de CO₂, y la implantación de un sistema de reembolso del impuesto de matriculación.

La opción 3 tendría como principales ventajas la mejora significativa del funcionamiento del mercado interior y la contribución, de manera importante, al logro de los objetivos medioambientales de la Comunidad. En lo que atañe al mercado interior, se prevé una reducción de la burocracia, más transparencia y un aumento de la seguridad jurídica de todos los operadores, y, por consiguiente, una reducción de los obstáculos a la libre circulación de bienes y personas. Al mismo tiempo, el sector del automóvil recibiría un impulso que le permitiría aprovechar plenamente las economías de escala, aumentar la competitividad y, hasta cierto punto, el empleo. Los sistemas impositivos nacionales se aproximarían, en particular por lo que atañe a las bases imponibles. Se considera que la aplicación, en el ámbito del automóvil, del principio de «quien contamina paga» y de las medidas fiscales previstas en la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles incrementa la probabilidad de que disminuyan las emisiones contaminantes.

Al mismo tiempo, la eliminación del impuesto de matriculación puede resultar neutra en materia de ingresos, pues la pérdida de éstos puede compensarse con la transformación gradual y paralela de los ingresos por ese concepto en ingresos procedentes de los impuestos anuales de circulación y, si se considera necesario, de otras medidas fiscales establecidas en la Directiva 2003/96/CE del Consejo, o incluso de medidas fiscales innovadoras vinculadas al uso de las carreteras. Se trata de fuentes de ingresos más estables para los presupuestos nacionales, ya que son ingresos que se producen durante toda la vida útil del automóvil, contrariamente al impuesto de matriculación, que genera ingresos sólo en el momento de adquisición. Los Estados miembros que apliquen un impuesto de matriculación elevado podrán implantar el impuesto anual de circulación gradualmente, según consideren necesario, hasta 2016 como máximo. Estos países, de un lado, tendrán que hacer frente a los costes de transición derivados de la adaptación y gestión de su sistema impositivo, en especial durante los primeros años del periodo transitorio, pero, de otro lado, se beneficiarán de la reducción de los costes administrativos de gestión de los impuestos sobre los automóviles, una vez concluido el periodo transitorio.

Ante todo, a largo plazo, esta opción no originaría a los Estados miembros costes administrativos adicionales. Antes bien, dado que casi todos los Estados miembros aplican un impuesto anual de circulación, la integración del impuesto de matriculación en ese impuesto reducirá los trámites de las Administraciones y de los ciudadanos, pues sólo deberán atender a un impuesto, y no a dos. Los costes de transición serían relativamente bajos, pues se trata fundamentalmente de modificar un régimen impositivo ya existente, y se verían absorbidos a largo plazo por el ahorro resultante de eliminar los costes administrativos y los costes de conformidad conexos al impuesto de matriculación.

Opción 4: Adoptar una política general de la UE en el ámbito de la fiscalidad del automóvil similar a la expresada en la opción 3, con una única diferencia, a saber, que no se eliminaría el impuesto de matriculación, sino que se reduciría gradualmente hasta situarlo en un tipo máximo de un 10% del precio del automóvil antes de impuestos. Los efectos de esta opción sobre el medio ambiente podrían ser casi similares a los de la opción 3, pero no se eliminarían los demás obstáculos a que se enfrentan actualmente los ciudadanos y la industria. En

concreto, el ciudadano sufriría aún los costes administrativos y sociales derivados de los pertinentes procedimientos burocráticos. El mercado interior seguiría presentando otros problemas, tales como la necesidad de disponer de un sistema de reembolso del impuesto de matriculación, mientras éste siga vigente, la persistencia de una considerable fragmentación del mercado del automóvil y el mantenimiento de controles destinados a reducir el riesgo de evasión fiscal.

Por otra parte, con esta opción el Estado miembro sufriría aún los costes administrativos ocasionados por el mantenimiento simultáneo del impuesto de matriculación y el impuesto anual de circulación, soportando, en cambio, el descenso de los ingresos procedentes del impuesto de matriculación. Por último, esta opción conduciría a la armonización parcial de los tipos, lo que iría más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo fijado.

La Comisión realizó una evaluación de impacto, conforme al programa de trabajo. El informe puede consultarse en el sitio web de la DG TAXUD.

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Resumen de la acción propuesta

La Comisión ha basado su propuesta en las recomendaciones expresadas en la Comunicación de 2002 que han recibido el apoyo del Parlamento Europeo, los principales interesados y el público. Aquellas recomendaciones que no han recibido ese apoyo no se han incluido en la propuesta.

La propuesta introduce tres medidas fundamentales:

1. Eliminación del impuesto de matriculación

Esta medida ha recibido un fuerte apoyo de casi todos aquellos que participaron en la consulta, pues se considera que los impuestos de matriculación son claramente un obstáculo para la libre circulación de automóviles en el mercado interior y afectan negativamente a la competitividad del sector europeo del automóvil. Ninguna solución que contemple el mantenimiento del impuesto de matriculación eliminaría estos obstáculos. La propuesta prevé la gradual eliminación del impuesto de matriculación durante un período transitorio de entre cinco y diez años, a fin de evitar una excesiva carga impositiva a aquellos usuarios que hayan adquirido un automóvil y abonado un elevado impuesto de matriculación y que, en el futuro, deban, además, abonar impuestos anuales de circulación más elevados, e impuestos sobre los carburantes. Los Estados miembros que apliquen elevados impuestos de matriculación deberán prever un régimen fiscal especial para estos automóviles durante su periodo medio de vida útil. Al mismo tiempo, la aplicación gradual de esta medida ofrecerá a los propietarios de automóviles usados suficiente protección frente a toda posible pérdida inmediata de su valor comercial.

Por último, se prevé tiempo suficiente para que los Estados miembros que aplican un impuesto de matriculación elevado puedan introducir en sus sistemas impositivos los cambios estructurales necesarios, y hacer frente a los costes de transición, atendiendo a las características específicas de su mercado automovilístico.

2. Implantación de un sistema de reembolso del impuesto de matriculación

Las disposiciones por las que se implante este sistema habrán de aplicarse a aquellos

automóviles matriculados en un Estado miembro que sean, posteriormente, exportados o trasladados con carácter permanente a otro Estado miembro. El objetivo de esta medida es doble; en primer lugar, evitar que los impuestos de matriculación se paguen por duplicado, y, en segundo lugar, aplicar los impuestos de matriculación que correspondan según el uso a que se destine el automóvil en el Estado miembro considerado. La propuesta persigue garantizar que los ciudadanos europeos gocen de seguridad jurídica y transparencia, y responde a la necesidad de establecer criterios y normas transparentes y objetivos para el cálculo del valor residual real de los automóviles usados, y, por tanto, garantizar que la base de cálculo del valor residual del impuesto de matriculación de los automóviles que entran y salen de los Estados miembros sea más justa. La propuesta incorpora los criterios recientemente establecidos por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia Europeo; se prevé que ello reducirá notablemente el ingente número de quejas planteadas por los ciudadanos.

La propuesta persigue establecer también un sistema de reembolso similar en relación con el impuesto anual de circulación; en este caso, el importe del reembolso o del gravamen se calcularía prorata temporis.

3. Reestructuración de la base imponible del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación, a fin de vincularla íntegra o parcialmente a las emisiones de CO₂

Durante el proceso de consulta, la gran mayoría de participantes coincidió en que ha llegado el momento de aplicar las medidas del tercer pilar (medidas fiscales) previstas en la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles, y aprovechar su gran potencial incentivador, a fin de influir en el comportamiento del consumidor, orientándolo hacia automóviles más respetuosos con el medio ambiente.

La propuesta incorpora esta opción, que recibió un fuerte respaldo en la consulta realizada. Por lo que atañe al impuesto anual de circulación, aplicado en la mayoría de los Estados miembros, la propuesta prevé la reestructuración de su base imponible, de modo que, a más tardar en 2010, este impuesto se vincule íntegra o parcialmente a las emisiones de dióxido de carbono de cada automóvil. En cuanto al impuesto de matriculación, los Estados miembros que lo apliquen deberán introducir también en la base imponible un componente basado en las emisiones de CO₂, a más tardar en 2010, y proceder, al mismo tiempo, a su eliminación gradual. El periodo previsto para la reestructuración de la base imponible del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación tiene en cuenta el compromiso adquirido por la Comunidad Europea de reducir las emisiones de dióxido de carbono de los automóviles a 120 g/km en 2010, a más tardar.

Al objeto de evitar una mayor fragmentación del mercado, debido a las posibles divergencias de aplicación en los Estados miembros por lo que atañe al componente CO₂, la Comisión propone que, a más tardar el 1 de diciembre de 2008 (comienzo del plazo previsto en el Protocolo de Kioto), el 25% del total de los ingresos fiscales procedentes del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación, respectivamente, tenga su origen en el componente CO₂ de cada uno de dichos impuestos. Como máximo el 31 de diciembre de 2010, al menos el 50% del total de los ingresos fiscales procedentes del impuesto de matriculación (hasta tanto no haya sido eliminado) y del impuesto anual de circulación

deberán tener su origen en el componente CO2 de dichos impuestos.

Estudios efectuados recientemente¹ contienen ejemplos sobre cómo pueden los Estados miembros tener en cuenta el citado componente CO2. En este caso, los ingresos totales derivados del componente CO2 del impuesto deben incrementarse gradualmente hasta 2010, y, al mismo tiempo, los ingresos derivados de la antigua estructura del impuesto deben reducirse también gradualmente, en aras de la neutralidad en materia de ingresos. Ciertamente, corresponderá a cada Estado miembro fijar el nivel del impuesto en términos de euros por gramo de CO2 por km.

- Fundamento jurídico

El Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 93.

- Principio de subsidiariedad

- A. La propuesta entra dentro de las competencias compartidas entre la Comunidad y los Estados miembros. Por tanto, se aplica el principio de subsidiariedad. Vistos los objetivos de la propuesta de Directiva, a saber, mejorar el funcionamiento del mercado interior y favorecer la sostenibilidad, es preciso un enfoque comunitario. A este respecto, la propuesta incluye un conjunto equilibrado de medidas que representan el mínimo necesario para alcanzar esos objetivos.

Las divergencias entre los impuestos sobre los automóviles de turismo pueden originar graves obstáculos a la libre circulación de personas y de bienes. Conforme al principio de subsidiariedad, se trata de conseguir que los sistemas impositivos de los Estados miembros sean plenamente transparentes, sin que exista intervención comunitaria en grado significativo o innecesario. La propuesta no atribuye la competencia en materia de tipos impositivos a la Comunidad, pues, a menudo, tienen importantes implicaciones políticas a escala nacional y regional.

Por otra parte, los compromisos asumidos en virtud del Protocolo de Kioto no puede lograrlos en grado suficiente cada Estado miembro por separado y, por ello, debido a la dimensión o los efectos de la acción, pueden lograrse mejor desde el plano comunitario, por lo que es preciso que los Estados miembros actúen coordinadamente. Se pretende implantar, por primera vez, un marco legal que permita utilizar medidas fiscales, según lo previsto en el tercer pilar de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO2 producidas por los automóviles.

- B. El principio de subsidiariedad implica que la Comunidad debe intervenir únicamente si los objetivos de la acción propuesta no pueden alcanzarlos en grado suficiente los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o los efectos de dicha acción, pueden lograrse mejor desde el plano comunitario. Así, en lo que atañe al funcionamiento del mercado interior, la adopción de medidas por cada Estado miembro por separado, sin que exista coordinación, comporta elevados costes administrativos ocasionados por la gestión del sistema impositivo. Esa forma de actuar no garantiza la transparencia y seguridad jurídica de los sistemas impositivos, ni aumenta la competitividad del sector del

¹ Nuevo impuesto = Antiguo impuesto + a * g CO2 - b (estudio COWI, apartado 4.3.2, página 87).

automóvil, y origina, en consecuencia, importantes costes sociales a los ciudadanos.

La adopción de medidas por cada Estado miembro, sin que exista coordinación, genera dificultades tales como la doble imposición y el traslado transfronterizo de automóviles por motivos tributarios, así como distorsiones y falta de eficacia, que impiden el adecuado funcionamiento del mercado interior.

Dejar que este sector mantenga su actual situación seguirá dañando la imagen de la UE ante los ojos de sus ciudadanos, y el sector del automóvil no podrá aprovechar las ventajas que cabe esperar del desenvolvimiento en un mercado único.

La actuación comunitaria reducirá los costes de transacción y permitirá la existencia de automóviles más baratos, más seguros y menos contaminantes. Es previsible que, a medida que aumente la competitividad del sector del automóvil, aumenten las posibilidades de empleo. Los ingresos de los Estados miembros no se verán afectados si los cambios estructurales propuestos tienen lugar en una situación de neutralidad a ese respecto, algo que es posible garantizar si la pérdida de ingresos, por la gradual eliminación del impuesto de matriculación, va acompañada de un aumento igual y paralelo de los ingresos procedentes del impuesto anual de circulación y, si fuera necesario, de otras medidas fiscales establecidas en la Directiva 2003/96/CE del Consejo.

En los estudios TIS y COWI se han establecido indicadores cuantitativos basados en una serie de hipótesis. Con arreglo a una hipótesis según la cual el impuesto de matriculación se reduciría un 50%, los precios de los automóviles antes de impuestos subirían ligeramente en los Estados miembros que aplican un impuesto de matriculación elevado (entre un 2% y un 5%), los precios minoristas de los automóviles se reducirían notablemente (entre un 11% y un 26%). Sin embargo, no sufrirían variación en los demás Estados miembros.

- C. También se cumple el principio de subsidiariedad por lo que respecta a la reducción de las emisiones de CO₂, pues se precisa una acción coordinada a escala comunitaria, si la Comunidad ha de alcanzar sus objetivos en materia de medio ambiente. Tal acción será, sin duda, más eficaz para el logro de los objetivos medioambientales de la Comunidad, ya que la reducción de las emisiones de CO₂ atañe a toda la Comunidad. Una importante ventaja de la presente propuesta será la significativa mejora de las condiciones medioambientales, por la reducción de las emisiones de CO₂ y, potencialmente, de otras emisiones contaminantes.

En este caso en concreto, el mercado interior y el objetivo medioambiental están estrechamente vinculados, por lo que disociarlos y abordarlos por separado no daría resultados satisfactorios.

- D. En cuanto a los efectos previsibles de las medidas fiscales sobre la sostenibilidad, el siguiente cuadro contiene información obtenida a partir de modelos.

Cuadro: Reducción potencial de las emisiones de CO₂ mediante distintas medidas fiscales (en %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Objetivo reducción CO₂ en %	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Mayor diferenciación de los impuestos existentes									
• impuesto de matriculación	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• impuesto de circulación	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Integrar un componente CO₂ en los impuestos existentes									
• impuesto de matriculación	3,3	-	4,6	3	3,4	2,1	-	2,8	-
• impuesto de circulación	2,9	4,4	5	3,3	4	2,1	3,2	3,1	4,6
Impuestos plenamente diferenciados en función del CO₂									
• impuesto de matriculación	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• impuesto de circulación	4,2	5	5,5	4,1	6	2,3	3,9	3,5	4,7
• combinación	5,1	4,9	8,5	4	7	3,3	3,8	4,3	4,5

Fuente: estudio COWI, cuadro 1.8: Resumen de los principales resultados

Los efectos de introducir un elemento fiscal para reducir las emisiones de CO₂ pueden ser muy notables. De hecho, una lectura atenta de las cifras del estudio COWI pone de manifiesto que introducir un componente CO₂ en la base imponible de los impuestos existentes (actual escenario en toda la UE, en la que coexisten el impuesto de matriculación y el impuesto anual de circulación) reduciría considerablemente el CO₂. En algunos casos, se considera que simplemente introduciendo un componente CO₂ en el impuesto anual de circulación se alcanzaría en torno al 50% del objetivo global.

Es evidente que, para obtener una reducción significativa del nivel medio de emisiones de CO₂ de los automóviles nuevos, es esencial establecer diferencias impositivas, de tal modo que los impuestos aplicados a los automóviles de menor consumo energético sean considerablemente inferiores a los aplicados a los automóviles de elevado consumo energético. No obstante, aunque el objetivo comunitario de situar la media de los automóviles nuevos en 120 g/km puede alcanzarse en gran parte (entre un 30,5% y un 86%, aproximadamente) a través de un uso eficaz de medidas fiscales basadas en el componente CO₂ del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación, ello no basta para lograr este objetivo. Será necesario adoptar otras medidas, por ejemplo, dirigidas a favorecer un aumento de la proporción de automóviles de gasóleo o el uso de automóviles de menor tamaño. Estas medidas deben, de un lado, perseguir el objetivo de integrar los costes externos y aplicar el principio de «quien contamina paga», y, de otro, ser sencillas, transparentes, no discriminatorias frente a determinados tipos, clases o segmentos de automóviles, y tecnológicamente neutras.

- Principio de proporcionalidad

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad, por lo siguiente:

La Directiva establece las medidas fiscales mínimas que han de aplicarse a los automóviles con la finalidad de mejorar el funcionamiento del mercado interior e impulsar los objetivos medioambientales de la Comunidad. La Directiva no regula los niveles impositivos, ni la diferenciación de los tipos, y deja a los Estados miembros libertad de aplicar los niveles más adecuados a las condiciones específicas de sus mercados automovilísticos nacionales. Los Estados miembros podrán decidir libremente qué medidas adoptar para la eliminación del impuesto de matriculación, la amplitud del componente CO₂ que incluyan en las bases

imponibles del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación, y, en su caso, la introducción, en dichas bases imponibles, de elementos conexos a otras emisiones.

De los dos objetivos de la Directiva, el primero es mejorar el funcionamiento del mercado interior. El mercado interior tiene por objeto favorecer la libre circulación de las personas y de los bienes, a efectos de uso personal y comercial. El impuesto de matriculación obstaculiza esa libertad de circulación. Ninguna solución que contemple el mantenimiento del impuesto de matriculación eliminará estos obstáculos.

En cuanto al segundo objetivo, esto es, favorecer un medio ambiente sostenible, la Directiva responde al deseo de aplicar el tercer pilar de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles, el único aún pendiente. La estrategia reconoce la crucial importancia del tercer pilar para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de CO₂, y su aplicación, considerada imprescindible, es plenamente acorde con el principio de proporcionalidad, con arreglo al cual la intervención comunitaria se justifica únicamente si resulta «necesaria» para conseguir un cierto fin.

Por cuanto se ha expuesto, la idoneidad de la Directiva para alcanzar el objetivo fijado, y la necesidad de las medidas que establece, al no existir ninguna otra opción menos restrictiva, están fuera de toda duda. En cuanto al tercer factor que ha de evaluarse, la proporcionalidad de las medidas frente a las restricciones que conllevan, es preciso subrayar que, en materia de ingresos, la Directiva es neutra para los Estados miembros, que podrán ir adaptando el sistema desde la óptica de los ingresos percibidos hasta 2016. Además, a largo plazo, la Directiva no originará a los Estados miembros costes administrativos adicionales.

Por último, a fin de garantizar el principio de proporcionalidad también en la aplicación de la Directiva, podrán tomarse en consideración los casos de Estados miembros que se aparten significativamente de la norma en ciertos parámetros.

Véase el punto 4.

- Instrumentos elegidos

Instrumento propuesto: Directiva

Otros medios no serían adecuados, por lo siguiente:

La experiencia adquirida desde 1983, con las Directivas 83/182/CEE y 83/183/CEE, indica que una Directiva ofrece suficiente flexibilidad a los Estados miembros, de modo que puedan aplicar la normativa fiscal comunitaria en el marco de sus sistemas legislativos y administrativos nacionales

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La adopción de la propuesta no tendrá ninguna repercusión presupuestaria.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta no comportará la derogación de ninguna disposición vigente.

- Tabla de correspondencias

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales por las que se incorpore la presente Directiva, así como una tabla de las correspondencias entre dichas disposiciones y la presente Directiva.

- Espacio Económico Europeo

El acto propuesto afecta a los ciudadanos que circulen entre los países de la UE y del EEE, por lo que sería preferible hacerlo extensivo al Espacio Económico Europeo.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo

(Texto pertinente a efectos delEEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 93,

Vista la propuesta de la Comisión²,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) La imposición fiscal de los automóviles de turismo puede ser un medio complementario importante para el logro de los objetivos medioambientales, en particular por lo que atañe a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, y, en consecuencia, resulta oportuno introducir en las bases imponibles de los impuestos de matriculación y los impuestos anuales de circulación un componente vinculado al dióxido de carbono. A fin de coadyuvar al cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Comunidad y sus Estados miembros en virtud del Protocolo de Kioto, el componente directamente vinculado a las emisiones de dióxido de carbono debe integrarse en las bases imponibles de los impuestos sobre los automóviles de turismo que se apliquen durante el período a que se refiere el compromiso, esto es, de 2008 a 2012. El objetivo estratégico de la Comunidad de reducir las emisiones de dióxido de carbono producidas por los automóviles debe alcanzarse en 2010, a más tardar, por lo que resulta oportuno que el componente vinculado al dióxido de carbono esté plenamente vigente a 31 de diciembre de 2010.
- (2) El tercer pilar de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía, aprobada por el

² DO C..., p...

³ DO C..., p...

⁴ DO C..., p...

Consejo en 1996⁵, consiste en medidas fiscales, y es el único pilar aún pendiente de aplicación a escala comunitaria.

- (3) Debe alentarse a los Estados miembros a que apliquen, de forma coordinada, incentivos fiscales destinados a aquellos automóviles de turismo que se atengan a límites de emisión más rigurosos que los establecidos, con carácter obligatorio, por la Directiva 98/69/CE⁶ (Euro 4) relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo⁷, y, asimismo, que aceleren la salida al mercado de automóviles de turismo que reúnan los requisitos que la Comunidad prevea adoptar en un futuro (Euro 5).
- (4) Los incentivos fiscales pueden consistir en una diferenciación de los impuestos aplicables a los automóviles de turismo, basada en la cantidad de gramos de dióxido de carbono por kilómetro emitidos por cada automóvil concreto.
- (5) A fin de impedir una mayor fragmentación del mercado interior, es necesario establecer que, a 31 de diciembre de 2008, como mínimo el 25% del total de los ingresos derivados de los impuestos de matriculación y de los impuestos anuales de circulación proceda del componente vinculado al dióxido de carbono, y, a 31 de diciembre de 2010, como mínimo un 50% del total de esos ingresos.
- (6) Es preciso eliminar los obstáculos fiscales que se oponen a la libre circulación de personas y de sus bienes, incluidos los automóviles de turismo, en el mercado interior. La presente Directiva pretende eliminar tales obstáculos reestructurando los impuestos sobre los automóviles de turismo aplicados por los Estados miembros, sin obligar a éstos a introducir nuevos impuestos.
- (7) En el ejercicio de su derecho de libre circulación, muchos ciudadanos europeos utilizan sus automóviles para trasladarse temporal o definitivamente de un Estado miembro a otro. La gran diversidad de los sistemas impositivos aplicables a los automóviles de turismo afecta muy negativamente a la capacidad del ciudadano⁸ y del sector del automóvil europeos para cosechar los frutos del mercado interior. En particular, los impuestos de matriculación dan lugar a un incremento de los costes de transacción del consumidor, importantes diferencias en los precios antes de impuestos y la fragmentación del mercado automovilístico, afectando negativamente al comercio transfronterizo.
- (8) Los impuestos de matriculación constituyen un obstáculo frente a los objetivos de la estrategia de Lisboa y reducen la competitividad del sector europeo del automóvil, por lo que deben eliminarse gradualmente durante un período de entre cinco y diez años. Este período permitirá a los Estados miembros que imponen impuestos de matriculación adaptar el sistema impositivo que aplican a los automóviles de turismo y

⁵ Conclusiones del Consejo, de 25.6.1996, y Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo COM(95) 689 final.

⁶ DO L 350, de 28.12.1998, p. 1.

⁷ DO L 76, de 6.4.1970, p. 1.

⁸ Recientemente, en su sentencia de 16.6.2005, asunto C-138/2004, el Tribunal de Justicia Europeo ha sentenciado que los impuestos de matriculación pueden constituir un obstáculo a la libre circulación, en particular por los tipos y las condiciones de aplicación.

tener en cuenta las características específicas de su mercado nacional del automóvil. La pérdida de ingresos originada por la eliminación de los impuestos de matriculación puede compensarse con un incremento paralelo de los ingresos procedentes de los impuestos anuales de circulación y, si fuera necesario, de otras medidas fiscales establecidas en la Directiva 2003/96/CE del Consejo⁹, de tal modo que la presión fiscal global no varíe.

- (9) No obstante, resulta oportuno que los Estados miembros que apliquen impuestos de matriculación establezcan un sistema de reembolso del impuesto de matriculación abonado en relación con automóviles de turismo exportados o trasladados con carácter permanente desde sus territorios al territorio de otro Estado miembro. En estas circunstancias, resulta también oportuno que los Estados miembros apliquen un sistema de reembolso similar en el caso de los impuestos anuales de circulación. Estos sistemas impedirán la doble imposición y harán que los impuestos sobre los automóviles sean más equitativos, adaptándolos al uso que del automóvil se haga en cada Estado miembro.
- (10) Resulta oportuno que, en su caso, los sistemas de reembolso de los impuestos de matriculación y los impuestos anuales de circulación se implanten sin demora, a fin de evitar distorsiones y la aplicación de diversos sistemas impositivos a los automóviles de turismo.
- (11) El importe de los impuestos de matriculación que deba reembolsarse o recaudarse en relación con un determinado automóvil de turismo debe estar en relación directa con el valor residual de éste. Por ello, es necesario establecer disposiciones comunitarias, basadas en factores objetivos, para calcular la depreciación de un automóvil y, en consecuencia, el importe residual de los impuestos de matriculación integrados en su valor residual.
- (12) Para garantizar que la adaptación a la nueva normativa se haga sin contratiempos, limitando todo posible efecto negativo, es necesario que se notifique a la Comisión los niveles de los impuestos de matriculación y de los impuestos anuales de circulación que apliquen los Estados miembros durante el periodo transitorio, así como el nivel de los impuestos anuales de circulación que se apliquen una vez finalizado ese periodo.
- (13) La Comisión debe hacer el seguimiento de las medidas adoptadas en los Estados miembros en aplicación de la presente Directiva, e informar de ello al Consejo y al Parlamento Europeo.
- (14) Dado que los objetivos de mejora del funcionamiento del mercado interior de los automóviles de turismo y uso eficaz de las medidas fiscales, de cara a aplicar la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de dióxido de carbono producidas por los automóviles, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y que, debido a la dimensión o los efectos de la acción, tales objetivos pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

⁹ DO L 283, de 31.10.2003, p.51.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Capítulo I

OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece disposiciones para el cálculo de los impuestos sobre los automóviles de turismo, a partir de las emisiones de dióxido de carbono.

Establece, asimismo, la eliminación de los impuestos de matriculación, y un sistema con arreglo al cual, en determinadas circunstancias, deben reembolsarse los impuestos de matriculación abonados.

Además, establece un sistema de reembolso de los impuestos anuales de circulación.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de lo dispuesto en la presente Directiva, por «automóvil de turismo» se entenderá un vehículo de la categoría M1, según lo definido en el punto A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE del Consejo¹⁰.

Capítulo II

IMPUESTOS ANUALES DE CIRCULACIÓN

SECCIÓN 1

BASE IMPONIBLE Y DIFERENCIACIÓN IMPOSITIVA

Artículo 3

Disposición general

1. Todo Estado miembro que aplique un impuesto específico, de carácter periódico y conexo al uso de un automóvil de turismo dentro de su territorio, cuyas características sean idénticas o similares a las de los impuestos que se especifican en el anexo I, en lo sucesivo, «impuestos anuales de circulación», deberá calcular tales impuestos basándose en el período de tiempo que el citado vehículo haya sido utilizado en su territorio dentro de un determinado período de doce meses.
2. Los impuestos anuales de circulación sobre los automóviles de turismo sólo podrán ser aplicados por el Estado miembro en el que el automóvil esté matriculado.

¹⁰ DO L 42, de 23.2.1970, p. 1.

3. A efectos de la aplicación de los impuestos anuales de circulación, se considerará Estado miembro de matriculación aquel en el que el automóvil sea usado permanentemente, bien por ser el lugar de residencia normal de su propietario, según lo definido en el artículo 6 de la Directiva 83/183/CEE¹¹, bien porque se utilice en ese Estado miembro más de 185 días dentro de un determinado período de doce meses.

Artículo 4

Diferenciación a partir de las emisiones de dióxido de carbono

A efectos del cálculo de los impuestos anuales de circulación, la diferenciación impositiva se hará a partir del número de gramos de dióxido de carbono por kilómetro emitidos por cada automóvil de turismo concreto.

Artículo 5

Ingresos fiscales mínimos derivados de la diferenciación impositiva

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2008, el total de ingresos fiscales derivados del componente de los impuestos anuales de circulación vinculado al dióxido de carbono deberá representar al menos el 25% del total de ingresos derivados de esos impuestos.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2010, el total de ingresos fiscales derivados del componente de los impuestos anuales de circulación vinculado al dióxido de carbono deberá representar al menos el 50% del total de ingresos derivados de esos impuestos.

SECCIÓN 2

SISTEMA DE REEMBOLSO

Artículo 6

Reembolso de los impuestos anuales de circulación

Siempre que se haya abonado impuestos anuales de circulación en el Estado miembro de matriculación, con respecto a un automóvil de turismo que, posteriormente, sea exportado fuera del territorio de la Comunidad, o trasladado para su uso permanente, según lo especificado en el artículo 3, apartado 3, al territorio de otro Estado miembro, aquel Estado miembro deberá reembolsar el importe residual del impuesto, calculado según lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1.

¹¹ DO L 105, de 23.04.1983, p. 64.

Capítulo III

ELIMINACIÓN DE LOS IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN

Prohibición de introducir impuestos

Artículo 7

A partir de [...], los Estados miembros no podrán introducir impuesto alguno vinculado a la matriculación de los automóviles de turismo, a fin de autorizar su uso en las vías públicas, cuyas características sean idénticas o similares a las de los impuestos que se especifican en el anexo II, en lo sucesivo, «impuestos de matriculación».

Artículo 8

Prohibición de mantener en vigor

A partir del 1 de enero de 2016, los Estados miembros no podrán mantener en vigor ningún impuesto de matriculación.

Capítulo IV

SISTEMA DE REEMBOLSO DE LOS IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN

Artículo 9

Disposición general

Siempre que se haya abonado impuestos anuales de matriculación en un Estado miembro, con respecto a un automóvil de turismo que, posteriormente, sea exportado fuera del territorio de la Comunidad, o trasladado para su uso permanente, según lo especificado en el artículo 3, apartado 3, al territorio de otro Estado miembro, aquel Estado miembro deberá reembolsar el importe residual del impuesto, calculado según lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1.

Artículo 10

Cálculo de los impuestos de matriculación residuales

1. El importe del impuesto de matriculación de un automóvil de turismo que deberá reembolsarse, en aplicación del artículo 9, estará en relación directa con su valor residual, y será equivalente al importe del impuesto de matriculación residual integrado en su valor residual.
2. Para determinar el valor residual de un automóvil de turismo, a efectos de lo establecido en el apartado 1, los Estados miembros podrán utilizar diferentes métodos, tales como evaluaciones, peritajes o escalas fijas.

3. Los Estados miembros podrán fijar las pertinentes escalas fijas mediante disposiciones legales, reglamentarias o administrativas, ateniéndose a los siguientes requisitos:
 - (a) las escalas se fijarán basándose en criterios objetivos y de carácter general, que será necesario establecer;
 - (b) las escalas deberán hacerse públicas;
 - (c) el propietario del automóvil deberá poder recurrir ante una autoridad independiente la decisión que adopte el Estado miembro en aplicación de la escala.

Capítulo V

DISPOSICIONES TEMPORALES

Artículo 11

Disposición general

Cuando un automóvil de turismo sea trasladado permanentemente, según lo especificado en el artículo 3, apartado 3, al territorio de un Estado miembro que mantenga impuestos de matriculación, ese Estado miembro calculará los impuestos de matriculación de conformidad con lo establecido en el artículo 12.

Artículo 12

Cálculo de los impuestos de matriculación

1. Hasta el 31 de diciembre de 2015, el cálculo del importe de los impuestos de matriculación se hará basándose en el valor actual de un automóvil de turismo nuevo similar, y teniendo en cuenta la depreciación real del automóvil considerado.
2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, entre las características de un automóvil de turismo nuevo similar figurarán la marca, el modelo, el kilometraje, el método de propulsión y el estado mecánico.
3. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, por automóvil de turismo nuevo se entenderá todo automóvil de turismo que no haya sido previamente vendido a nadie, salvo con fines de venta o distribución, y, por tanto, no haya sido nunca matriculado a efectos de circulación.
4. A efectos del cálculo de los impuestos de matriculación, se aplicará, *mutatis mutandis*, el artículo 10, apartados 2 y 3.

Artículo 13
Impuestos de matriculación

Hasta el 31 de diciembre de 2015, allí donde aún existan impuestos de matriculación, la diferenciación impositiva se hará a partir del número de gramos de dióxido de carbono por kilómetro emitidos por cada automóvil de turismo concreto.

Artículo 14
Ingresos fiscales mínimos derivados de la diferenciación impositiva

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2008, el total de ingresos fiscales derivados del componente de los impuestos anuales de matriculación vinculado al dióxido de carbono deberá representar al menos el 25% del total de ingresos derivados de esos impuestos.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2010, el total de ingresos fiscales derivados del componente de los impuestos anuales de matriculación vinculado al dióxido de carbono deberá representar al menos el 50% del total de ingresos derivados de esos impuestos.

Capítulo VI
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 15
Comunicaciones

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las bases imponibles y los niveles de los impuestos de matriculación y los impuestos anuales de circulación vigentes a 1 de enero de cada año, y siempre que se produzcan cambios en la normativa nacional.

Artículo 16
Informes

A más tardar el 1 de enero de 2001 y, a continuación, cada cinco años, la Comisión, previa consulta a los Estados miembros, presentará al Consejo y al Parlamento Europeo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 17
Incorporación

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2006. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones y una tabla de las correspondencias entre tales disposiciones y las disposiciones de la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno adoptadas en el ámbito de la presente Directiva.

Artículo 18 **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 19 **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo
El 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

REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

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

ESTONIA

-

GRECIA

- Τέλη κυκλοφορίας

ESPAÑA

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

FRANCIA

-

IRLANDA

- Motor vehicle excise duties

ITALIA

- Tassa automobilistica di proprietà

CHIPRE

- Τέλη κυκλοφορίας

LETONIA

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITUANIA

-

LUXEMBURGO

- Taxe sur les véhicules automoteurs

HUNGRÍA

- Súlyadó

MALTA

-

PAÍSES BAJOS

- Motorrijtuigenbelasting

AUSTRIA

- Kraftfahrzeugsteuer

POLONIA

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veiculos

- Imposto de circulação

ESLOVENIA

- Letno povraèilo za uporabo cest

REPÚBLICA ESLOVACA

-

FINLANDIA

- Ajoneuvovero/fordonskatt

SUECIA

- Vägtrafikskatt

REINO UNIDO

- Vehicle excise duty

ANEXO II

BÉLGICA

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

REPÚBLICA CHECA

-

DINAMARCA

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

-

ESTONIA

- Autoregistreerimislõiv

GRECIA

- Τέλη ταξινόμησης

ESPAÑA

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANCIA

-

IRLANDA

- Vehicle registration tax

ITALIA

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CHIPRE

- Φόρος κατανάλωσης

LETONIA

- Automobilu un motociklu nodoklis

LITUANIA

- Keliu transporto priemoniu registravimo mokestis

LUXEMBURGO

-

HUNGRÍA

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

PAÍSES BAJOS

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

AUSTRIA

- Normverbrauchsabgabe

POLONIA

- Op³ata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

ESLOVENIA

- Davek na motorna vozila

REPÚBLICA ESLOVACA

-

FINLANDIA

- Autovero/bilskatt

SUECIA

-

REINO UNIDO

-