

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

FINAL
A6-0240/2006

10.7.2006

*

RELATÓRIO

sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos
veículos automóveis ligeiros de passageiros
(COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários

Relatora: Karin Riis-Jørgensen

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	21
PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR.....	26
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	39
PROCESSO	52

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros
(COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

(Processo de consulta)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Conselho (COM(2005)0261)¹,
 - Tendo em conta o artigo 93º do Tratado CE, nos termos do qual foi consultado pelo Conselho (C6-0272/2005),
 - Tendo em conta o artigo 51º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários e os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0240/2006),
1. Aprova a proposta da Comissão com as alterações nela introduzidas;
 2. Convida a Comissão a alterar a sua proposta no mesmo sentido, nos termos do nº 2 do artigo 250º do Tratado CE;
 3. Solicita ao Conselho que o informe, se entender afastar-se do texto aprovado pelo Parlamento;
 4. Requer a abertura do processo de concertação previsto na Declaração Comum de 4 de Março de 1975, se o Conselho pretender afastar-se do texto aprovado pelo Parlamento;
 5. Solicita nova consulta, caso o Conselho tencione alterar substancialmente a proposta da Comissão;
 6. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Texto da Comissão

Alterações do Parlamento

Alteração 1 Considerando 1

(1) A tributação dos veículos automóveis

(1) A tributação dos veículos automóveis

¹ Ainda não publicada em JO.

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.

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 **poluentes e na eficiência energética** 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 **poluentes** 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 **poluentes** dos veículos automóveis ligeiros de passageiros deve ser atingido, o mais tardar, em 2010, é adequado que **uma tributação diferenciada em função do** elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono seja **aplicada** até 31 de Dezembro de 2010, **por forma a produzir um impacte positivo na redução de emissões.**

Justificação

A par das emissões de dióxido de carbono existem outros poluentes atmosféricos, tais como NO_x e emissões de partículas, que são decisivos para a qualidade do ar e que devem ser tomados em consideração na determinação do imposto aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros.

Além do objectivo de melhorar o funcionamento do mercado interno, a presente proposta visa proporcionar instrumentos para a estratégia comunitária de redução das emissões de dióxido de carbono. Este segundo objectivo deve ser assegurado.

Alteração 2 Considerando 2

(2) O terceiro pilar da estratégia comunitária com o objectivo de diminuir as emissões de

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

poluentes dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e de melhorar a economia de combustível, aprovada pelo Conselho em 1996 , consiste na adopção de medidas fiscais e é o único pilar que ainda não foi concretizado a nível comunitário.

Justificação

Além das emissões de dióxido de carbono, há outros poluentes atmosféricos, tais como os óxidos de azoto e as partículas em suspensão no ar, que são prejudiciais para a qualidade do ar. Consideramos que os outros poluentes também devem ser considerados para fixar o imposto anual sobre os veículos automóveis.

Alteração 36 Considerando 3

(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 (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 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).

(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 (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 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). ***Além do elemento baseado no dióxido de carbono introduzido por essa directiva, os Estados-Membros podem introduzir uma tributação diferenciada, com base nas emissões de poluentes e na classe das normas Euro, nos seus sistemas nacionais de tributação sobre os veículos automóveis.***

Alteração 4 Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Os Estados-Membros são instados a abster-se de impor a dupla tributação no

caso dos impostos de registo dos veículos automóveis ligeiros de passageiros; em particular, deve ser considerado o caso dos cidadãos da UE que regressam ao seu país de origem após mais de dois anos passados noutra Estado-Membro.

Alteração 5

Considerando 3 ter (novo)

(3 bis) Os Estados-Membros devem também ser encorajados a aplicar incentivos fiscais coordenados em favor de veículos automóveis ligeiros de passageiros, a fim de acelerar a introdução no mercado de veículos automóveis ou de equipamentos para veículos automóveis que respondam aos requisitos de eficiência e economia energética, quer utilizem combustíveis fósseis, como gasolina, gasóleo ou GPL, ou aproveitem combustíveis alternativos, como biocombustíveis, gás natural ou hidrogénio, ou ainda utilizem electricidade, mesmo em motores híbridos.

Justificação

É adequado associar nas acções comunitárias os objectivos ambientais e as poupanças de energia, dado que - segundo a estratégia do Livro Verde sobre a eficiência energética ou “Fazer mais com menos” - a primeira forma de eficiência é a redução imediata dos desperdícios; a diminuição dos consumos no domínio dos combustíveis derivados do petróleo, como os usados nos veículos, e a promoção da utilização de combustíveis alternativos, do gás natural ao hidrogénio, também permitem melhorar o ambiente, de acordo com as indicações do protocolo de Quioto.

Alteração 6

Considerando 3 quater (novo)

(3 bis) Os Estados-Membros devem ter oportunidade de continuar a aplicar, para além do elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono, uma diferenciação entre as categorias de substâncias nocivas

nos termos da Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor¹ (normas Euro) como base de tributação para o cálculo do imposto anual de circulação e do imposto de registo.

¹ JO L 76, 6.4.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi conferida pela Directiva 2003/76/CE da Comissão (JO L 206, 15.8.2003, p. 29).

Justificação

As partículas, o óxido de azoto, o monóxido de carbono e o ácido clorídrico têm um impacto directo sobre o ambiente na UE, pelo que devem ser tomados em consideração, paralelamente ao dióxido de carbono, na base de cálculo do imposto de circulação.

Alteração 7 Considerando 4

(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.

(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 ***nas emissões de poluentes sob a forma de óxido de azoto e de partículas de fuligem emitidas por cada veículo automóvel, bem como nas suas emissões de dióxido de carbono, medidas em gramas por quilómetro, e no seu consumo de combustível, calculado em litros por 100 quilómetros, segundo os parâmetros estabelecidos na Directiva 1999/100/CE da Comissão, de 15 de Dezembro de 1999, que adapta ao progresso técnico a Directiva 80/1268/CEE do Conselho, relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor².***

² JO L 334, 28.12.1999, p. 36.

Alteração 8
Considerando 5

(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.

(5) A fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno, é necessário prever que o elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono, ***no consumo de combustível e nas emissões de poluentes*** 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.

Alteração 9
Considerando 5 bis (novo)

(5 bis) A diferenciação tributativa prevista no âmbito da aplicação desta directiva deve ser tomada em consideração na próxima revisão da Directiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros¹, a fim de garantir a prestação de informação coerente aos futuros proprietários destes veículos.

¹ JO L 12, 18.1.2000, p. 16. Directiva com a última redacção que lhe foi conferida pelo Regulamento (CE) N° 1882/2003 (JO L 284, de 31.10.2003, p. 1).

Alteração 10
Considerando 6

(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

(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.

impostos sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros aplicados pelos Estados-Membros sem os obrigar a introduzir novos impostos, **e de acordo com o princípio da neutralidade orçamental.**

Uma relação linear e directamente proporcional entre o ónus fiscal e as emissões de dióxido de carbono, assim como uma concepção idêntica para todos os tipos de veículos e neutra em termos tecnológicos do elemento baseado nas emissões do dióxido de carbono do imposto de circulação, garantem a livre concorrência no mercado interno. Esta orientação destinada aos Estados-Membros acelera a eliminação dos obstáculos no mercado interno que se prendem com a estrutura da tributação. Paralelamente, os Estados-Membros não se vêem condicionados na sua decisão de adaptar o montante das taxas fiscais à sua situação económica, orçamental e ambiental.

Justificação

O princípio da neutralidade orçamental é de interesse vital para diversos Estados-Membros que aplicam uma taxa de imposto de registo elevada, a fim de evitar custos orçamentais excessivos com a abolição do imposto de registo e a passagem para o imposto anual de circulação. De facto, a proposta deve ser inserida num quadro orçamental perfeitamente neutro.

Cada grama de CO₂ emitido para a atmosfera tem o mesmo impacte sobre o clima, pelo que deve ser tributada no mesmo montante. A pressão com vista à realização de novas economias de combustível e a uma redução das emissões de CO₂ deve ser preservada do mesmo modo em relação a todos os tipos de veículos. Isto conduz a uma tributação proporcional, através da qual os veículos que geram mais emissões de CO₂ serão sujeitos ao pagamento de um imposto superior àquele que é aplicado aos veículos que produzem menos emissões. Não se justifica que sejam aplicadas diferentes taxas por grama de CO₂.

Alteração 11 Considerando 8

(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

(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 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 do Conselho, de molde a que a carga fiscal geral se mantenha inalterada.

durante um período de 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 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 do Conselho, de molde a que a carga fiscal geral se mantenha inalterada.

Justificação

Originalmente, a Comissão sugeriu um período de transição de 5 a 10 anos. Não obstante, no capítulo V da proposta, a Comissão acolhe o período de dez anos, que a relatora apoia, entendendo que este assegura a transição harmoniosa e gradual para as novas disposições.

Alteração 12 Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) A eliminação do imposto de registo teve um impacto positivo sobre a segurança rodoviária e o ambiente, uma vez que permite uma renovação mais rápida do parque automóvel. A diminuição dos custos de aquisição dos veículos, proporcionando ao consumidor um maior estímulo para substituir o seu veículo usado por um veículo mais seguro, menos poluente e mais eficiente em termos de consumo de combustível. O princípio de tributar a utilização e o impacto ambiental de um veículo automóvel está em consonância com a política de ambiente da Comunidade, cujo princípio fundamental é o princípio do poluidor-pagador.

Justificação

As estatísticas revelam que a idade média dos veículos automóveis ligeiros de passageiros é consideravelmente superior nos países que aplicam um imposto de registo mais elevado do que nos países que não aplicam esse imposto. De um ponto de vista ambiental e da segurança rodoviária, a renovação do parque automóvel é desejável, a fim de incentivar a utilização de veículos automóveis ligeiros de passageiros mais seguros e mais eficientes do ponto de vista energético.

Alteração 13 Considerando 10

(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.

(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. ***Os custos de transacção ligados ao pagamento dos impostos de registo devem ser reduzidos através da criação de um ponto único de soluções em linha para o cálculo, o reembolso e o pagamento dos impostos de registo em caso de deslocação para outro Estado-Membro.***

Alteração 14 Considerando 13 bis (novo)

(13 bis) Tendo em conta a estreita cooperação entre, por um lado, diversos Estados-Membros e, por outro lado, países membros do Espaço Económico Europeu e da Associação Europeia de Comércio Livre (EEE-EFTA), e a fim de assegurar um nível de cooperação mais elevado, em especial, no domínio da protecção do ambiente, recomenda-se que as disposições respectivas sejam alargadas aos países em questão do EEE e da EFTA.

Alteração 15
Considerando 14

(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,

(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 **poluentes** 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,

Justificação

Além das emissões de dióxido de carbono, há outros poluentes atmosféricos, tais como os óxidos de azoto e as partículas em suspensão no ar, que são prejudiciais para a qualidade do ar. Consideramos que os outros poluentes também devem ser considerados para fixar o imposto anual sobre os veículos automóveis.

Alteração 16
Artigo 1, primeiro parágrafo

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 estabelece regras para o cálculo dos impostos aplicáveis aos veículos automóveis ligeiros de passageiros com base nas suas emissões de **poluentes, como o** dióxido de carbono.

Alteração 17
Artigo 4, título

Diferenciação com base nas emissões de dióxido de carbono

Diferenciação com base nas emissões de dióxido de carbono, *no consumo de combustível e nas emissões de poluentes*

Alteração 18
Artigo 4

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*.

Para efeitos do cálculo do imposto anual de circulação, deve ser aplicada *progressiva e gradualmente* uma diferenciação fiscal *para cada veículo automóvel ligeiro de passageiros* baseada *nas emissões* de dióxido de carbono *e nas emissões de poluentes medidas em gramas* por quilómetro *e no consumo de combustível, calculado em litros ou metros cúbicos por 100 quilómetros, segundo os parâmetros da Directiva 1999/100/CE relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor, de modo a encorajar mais vivamente a utilização de veículos automóveis ligeiros de passageiros com menores emissões de dióxido de carbono e a reduzir as emissões totais do parque automóvel, em conformidade com as obrigações decorrentes do protocolo de Quioto*.

Alteração 19
Artigo 4, nº 1 ter (novo)

1 bis. As taxas de imposto serão fixadas em proporção directa com as emissões relevantes de dióxido de carbono e o montante anual da tributação baseada no dióxido de carbono deve aumentar em conformidade, à medida que a emissão de dióxido de carbono aumenta. A configuração dos impostos será neutra do ponto de vista da tecnologia e a sua aplicação será uniforme para todas as categorias de veículos.

Justificação

Em consequência das iniciativas metodologicamente diferentes e descoordenadas no domínio da tributação sobre os veículos automóveis nos diferentes Estados-Membros, há o risco de uma fragmentação permanente dos sistemas de tributação sobre os veículos automóveis na União Europeia e, portanto, efectivamente, do oposto do objectivo de harmonização desta directiva. Esta alteração procura assegurar que a tributação futura sobre os veículos automóveis seja realizada de uma forma equitativa e neutra do ponto de vista da concorrência.

Alteração 20
Artigo 5, nº 1

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.

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

Até 31 de Dezembro de 2006, a Comissão apresentará um estudo sobre a ponderação que deve ser atribuída a outros possíveis factores para estabelecer a base de tributação do imposto sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros.

Alteração 21
Artigo 5, nº 2

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.

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

Alteração 22
Artigo 9, parágrafo 1 bis (novo)

Para reduzir os custos de transacção ligados ao pagamento e ao reembolso dos impostos de registo, os Estados-Membros, sob a coordenação da Comissão, criarão um ponto único de soluções em linha para

o cálculo, o reembolso e o pagamento dos impostos de registo, à disposição dos residentes da UE que viagem para outro Estado-Membro.

Alteração 23
Artigo 10, nº 2

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.

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. ***As partes interessadas, incluindo as organizações de consumidores, serão plena e regularmente envolvidas num processo que deve ser inteiramente transparente.***

Justificação

O sistema que determina o valor residual do veículo e, conseqüentemente, o reembolso de imposto a conceder, é essencial para o êxito da presente proposta. Assim, todas as partes interessadas, sobretudo, os representantes dos consumidores, devem ser envolvidas, a fim de ajudar a garantir um processo transparente.

Alteração 24
Artigo 10, nº 3, alínea a)

a) As tabelas sejam estabelecidas com base nos critérios gerais e objectivos que serão definidos;

a) As tabelas sejam estabelecidas com base nos critérios gerais e objectivos que serão definidos, ***devidamente publicadas e regularmente actualizadas;***

Justificação

O sistema que determina o valor residual do veículo e, conseqüentemente, o reembolso de imposto a conceder, é essencial para o êxito da presente proposta. Assim, quaisquer tabelas utilizadas devem ser regularmente actualizadas e ter a devida publicidade.

Alteração 25
Artigo 13

Até 31 de Dezembro de 2015, nos casos em

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**.

que o imposto de registo tenha sido mantido, deve ser aplicada **a cada veículo automóvel ligeiro de passageiros, de modo progressivo e gradual**, uma diferenciação fiscal baseada **nas emissões** de dióxido de carbono **e nas emissões de poluentes medidas em gramas** por quilómetro **e no consumo de combustível, calculado em litros por 100 quilómetros, segundo os parâmetros da Directiva 1999/100/CE**.

Alteração 26
Artigo 14, nº 1

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.

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

Alteração 27
Artigo 14, nº 2

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.

2. Até 31 de Dezembro de 2010, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado **nas emissões de** dióxido de carbono, **no consumo de combustível e nas emissões de poluentes** do imposto anual de circulação deverá representar, pelo menos, 50% das receitas totais desse imposto.

Alteração 28
Artigo 15

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

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.

introdução de qualquer alteração na respectiva legislação nacional. ***Além disso, os Estados-Membros comunicarão à Comissão todas as medidas tomadas para diferenciar a tributação aplicável aos veículos de empresas com base num critério de eficiência energética. A Comissão facilitará o intercâmbio das melhores práticas através da publicação em linha de um relatório comparativo sobre as abordagens adoptadas por cada Estado-Membro.***

Justificação

Em certos Estados-Membros, os veículos das empresas representam mais de 50% das vendas de veículos novos. No Reino Unido, acrescenta-se aos rendimentos tributáveis do assalariado, para efeitos fiscais, uma percentagem do preço do automóvel proporcional às emissões de dióxido de carbono que o mesmo gera. Isto contribuiu para reduzir as emissões de dióxido de carbono geradas pelos veículos das empresas em 14%, entre 1999 e 2004, tendência esta que importa encorajar.

Alteração 29 Artigo 16

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.

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 ***e avaliará, em particular, a aplicação dos artigos 4º e 5º.***

Justificação

Nos termos dos artigos 4º e 5º, o imposto anual de circulação tem de ser diferenciado em função das emissões de CO₂. Na sequência das alterações a estes artigos - que dão aos Estados-Membros a possibilidade de terem em conta o prejuízo total causado ao ambiente e não apenas as emissões de CO₂ - é importante que a Comissão efectue uma avaliação da forma como os Estados-Membros aplicaram esta disposição e qual foi o seu impacte no

desempenho ambiental de um automóvel.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Antecedentes legislativos

A ideia formalizada de harmonizar os impostos sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE data de 2002, na estratégia a longo prazo da Comissão¹, que é a primeira referência explícita da UE no sentido de aproximar e melhorar a legislação relativa à tributação automóvel.

A contribuição jurídica da Comunidade não prevê mais do que um princípio geral de não discriminação e a não introdução de formalidades transfronteiriças, como estipulado no Tratado CE, não contando com as duas directivas que tratam, em termos gerais, da questão da tributação automóvel². Em 1998, a Comissão apresentou uma proposta³ no sentido de "fundir" as disposições das duas directivas e actualizar a legislação, mas nunca houve um acordo no Conselho. Consequentemente, é da competência de cada Estado-Membro estabelecer disposições nacionais, o que se traduz em legislações altamente diversificadas em termos de estrutura e de taxas, que distorcem a livre circulação de automóveis no Mercado Interno.

Estímulos para a mudança

Atendendo às ineficiências do regime actual, e apoiando-se na importância decisiva dos automóveis para a liberdade de circulação, o documento de estratégia de 2002 da Comissão recomenda que o imposto de registo (IR) seja suprimido e a tributação dos novos automóveis seja ligada às emissões de CO₂. Estas duas recomendações são reiteradas na proposta da Comissão apresentada em Julho de 2005⁴, que volta a identificar os obstáculos principais enumerados a seguir.

- *regimes diversificados de tributação automóvel* - 25 regimes independentes que aplicam de uma forma arbitrária um vasto conjunto de imposições, tais como o IR, a taxa de registo, o imposto anual de circulação (IAC), o imposto sobre os combustíveis, o IVA, o imposto sobre prémios de seguro, as portagens, o selo automóvel, etc. A ausência de legislação superior provoca patologias graves. Bastará referir que 95% das respostas à consulta da Comissão consideraram que o mercado actual de automóveis de passageiros está longe de funcionar bem⁵;
- *IR* - este é a preocupação principal dos cidadãos da UE, que contraria as noções de liberdade de circulação consagradas no Tratado e induz a dupla tributação, na medida em que, frequentemente, os automobilistas pagam duas vezes o IR quando mudam permanentemente os seus automóveis de um Estado-Membro para outro e ambos aplicam este imposto (aplicado em 16 Estados-Membros⁶). Estes impostos dependem do preço de base do veículo, da cilindrada, da potência, de normas de emissões, etc., ou de uma

¹COM (2002)431

²Directiva 83/183/CEE do Conselho de 28.3.1983 E Directiva 83/182/CEE do Conselho de 28.03.1983

³COM (1998)30

⁴COM (2005)261

⁵http://europa.eu.int/comm/taxation_custoMember State/resources/documents/Car Taxation results en.pdf

⁶**IR**: BE, DA, ES, EL, IT, IR, NL, AU, PT, FI, HU, LV, MT, SL, C, PL/ **Sem IR**: LUX, DE, SE, UK, FR, SK, CR, ET, LT.

combinação de todos estes indicadores. Consequentemente, as taxas podem variar desde 0 até 180% do preço do automóvel antes do imposto. Finalmente, ao contrário do IAC, o IR nunca é reembolsado e a ausência de um sistema de restituição do IR parece ser uma preocupação importante dos automobilistas (73,4% aponta-a como um obstáculo predominante);

- *valor residual excessivo* - por decisão arbitrária do Estado-Membro de destino, frequentemente, um automobilista é confrontado com um valor residual excessivo dos automóveis usados, a fim de serem cobrados impostos elevados e desproporcionais. Consultando a jurisprudência do Tribunal de Justiça, encontra-se abundante evidência de que o IR sobre os automóveis "importados" é, muito frequentemente, superior ao IR sobre automóveis semelhantes do mercado interno, apesar de o Tribunal já ter identificado diversos critérios objectivos no que se refere à determinação do valor residual¹;
- *evasão fiscal* - dado que o IR é aplicado na compra de automóveis novos e sempre que um automóvel muda de utilizador, induz-se assim a transferência ilegal de automóveis e a prática de vários abusos pelos cidadãos para iludir o regime de tributação dos automóveis ligeiros de passageiros, tais como manter uma residência secundária num Estado-Membro cujo IR é baixo ou instalar mais assentos num veículo classificado e registado como comercial (que não pode ter mais de dois assentos). Apesar de os Estados-Membros serem obrigados a punir estes procedimentos com multas, os efeitos dificilmente são mensuráveis e os custos dos serviços especializados necessários para realizar os controlos e aplicar a legislação devem ser desproporcionalmente elevados. Este problema foi referido, principalmente, na Grécia. Por outro lado, no Reino Unido, estima-se que 2,3% dos veículos circulam sem registo;
- *procedimentos administrativos complicados* - embora os cidadãos possam transferir os seus automóveis sem notificar as instituições nacionais, a obrigação de pagar os impostos de circulação mantém-se e, conseqüentemente, é aconselhável cumprir o procedimento de anulação de registo. Os procedimentos associados à transferência de automóveis são considerados complicados, demorados e onerosos. Além disso, muito frequentemente, a informação sobre os procedimentos e documentos necessários só está disponível na língua do Estado-Membro em questão, velando, portanto, a transparência de todo o processo;

Anulação de registo
- apresentação de 2-11 documentos (prova de identidade, formulário de registo, documento do seguro, prova da idade e proveniência do automóvel, prova de pagamento dos impostos, placas de matrícula, etc.);
- dirigir-se a 1-5 instituições;
- custo: em média, 63 EUR.
Registo
- apresentação de 1-9 documentos (ver mais atrás);
- dirigir-se a 1-7 instituições;
- custo: desde 70 até 437 EUR.
Custo médio de transferir um automóvel para outro Estado-Membro: 350 EUR

Fonte ²

¹Tribunal de Justiça, 22 de Fevereiro de 2001, C-393/98, Gomes Valente, Colectânea p. I-1327, pontos 24, 26, e 28.

²Estudo sobre a tributação automóvel nos Estados-Membros da UE, Janeiro de 2002.

- *distorção da concorrência* - traduz-se em diferenciais consideráveis do preço antes de imposto entre os Estados-Membros, em virtude da profunda fragmentação do mercado, dado que as indústrias são forçadas a adaptar a sua produção ao Estado-Membro em questão, limitando portanto a sua capacidade de aproveitar as economias de escala, e dificilmente se vislumbra um recuo da distorção da concorrência perante os objectivos da Estratégia de Lisboa. Isto influencia a procura de automóveis, dado que a "presa" eventual será o cliente que é confrontado com preços retalhistas elevados e grandes diferenças entre o preço antes de imposto e o preço incluindo o imposto de consumo;
- *emissões de CO₂* - 28% do total das emissões de CO₂ devem-se aos transportes, 84% destas provêm dos transportes rodoviários e 50% das últimas tem origem nos automóveis ligeiros de passageiros. Posto isto, e desejando salvaguardar a consistência com os objectivos ambientais da UE e o protocolo de Quioto, as emissões de CO₂ devem ser significativamente diminuídas e o objectivo da Comunidade foi fixado em 120g de CO₂/km

Proposta da Comissão

A proposta da Comissão baseia-se inteiramente nas recomendações do seu documento de 2002, que mereceu o apoio do Parlamento¹ e que o público aprovou.

Há que sublinhar explicitamente que esta proposta não tem de modo algum o objectivo de harmonizar ou introduzir novos impostos. O seu objectivo geral consiste em estabelecer uma base a nível da UE para os regimes de tributação sobre os automóveis ligeiros de passageiros e em promover a sustentabilidade. Comporta três elementos essenciais:

- *abolição do IR* - os IR nacionais serão extintos durante um período transitório de 5 a 10 anos. A Comissão considera que qualquer legislação que mantenha estes impostos não será acompanhada de melhorias substanciais. Consequentemente, opta por extingui-los gradualmente, permitindo, por um lado, que os Estados-Membros cujo IR é alto (tais como, DK, EL ou FI) adaptem os seus sistemas e não sofram uma perda excessiva de receitas e evitando, por outro lado, uma carga fiscal excessiva sobre os automobilistas que já compraram o seu automóvel e agora terão de suportar o encargo financeiro de um novo e mais pesado IAC. Além disso, o período transitório protegeria os proprietários contra a perda instantânea de valor comercial dos seus automóveis;
- *estabelecimento de um sistema de reembolso do IR* - para os automóveis ligeiros de passageiros comprados e registados num Estado-Membro quando mudam permanentemente para outro, acompanhado de critérios de avaliação transparentes e objectivos do valor residual do automóvel;
- *reestruturação do IR e do IAC baseando-os nas emissões de CO₂* - o Conselho e o Parlamento adoptaram o objectivo de diminuir as emissões de CO₂ para 120g/km em 2010, o mais tardar. 94% das respostas à consulta da Comissão concordam em que estas questões ambientais devem ser tratadas a nível da UE. Actualmente, este sistema só é aplicado no Reino Unido. A primeira data-objectivo é em 31 de Dezembro de 2008, em que, pelo menos, 25% da receita total da tributação automóvel deve resultar do cálculo das emissões de CO₂. Em 31 de Dezembro de 2010 - pelo menos, 50%.

¹A5-0265/2003 de 10.07.2003 [2002/2260(INI)]

Posição da relatora

- O IR deve ser diminuído gradualmente e a sua extinção final seria benéfica para os cidadãos europeus, ajudando a eliminar as discrepâncias e anomalias do mercado automóvel da UE e a suprimir os obstáculos à livre circulação, enquanto a mudança para o IAC oferecerá aos Estados-Membros uma fonte de receitas mais estável, dependente da utilização dos automóveis de passageiros e não da sua aquisição e, portanto, produzidas durante a totalidade do tempo de vida do automóvel;
- Deve ser estabelecido um sistema coerente e transparente de reembolso do IR e é necessário assegurar um reembolso proporcional do IR com base no valor residual dos automóveis calculado segundo critérios objectivos;
- Dado que o nível de dependência orçamental dos impostos sobre o automóvel é significativo em alguns Estados-Membros, a relatora sublinha que a extinção do IR deve obedecer ao princípio da neutralidade orçamental, inserindo-a num quadro de neutralidade da receita, compensando a perda de uma fonte de receita, ou seja, o IR, com outra - o IAC - gradualmente mais elevada;
- Idêntica preocupação deve existir em relação à protecção dos proprietários de automóveis usados; consequentemente, a relatora sublinha que o período de transição para extinguir o IR deve ser fixado no limite superior do intervalo sugerido pela Comissão, ou seja, 10 anos;
- A longo prazo, seria muito vantajoso aproximar as taxas do IAC, a fim de permitir aos fabricantes de automóveis aplicar uma estratégia de produção única a todo o mercado europeu, bem como reforçar e assegurar uma concorrência leal;
- Introduzir o elemento da poluição e ligar o IR e o IAC às emissões de CO₂ é altamente recomendado, em especial, tendo em conta que está provado¹ que as medidas fiscais, tais como a tributação automóvel relacionada com o CO₂, revelam ter potencial para diminuir as emissões de CO₂ independentemente das suas taxas. Juntamente com o factor ambiental, a extinção do IR e a passagem para o IAC seria um estímulo financeiro para trocar o parque automóvel por outros veículos com menor consumo de combustível (IAC mais baixo);
- Sublinha a importância de respeitar os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade;
- As disposições da proposta devem ser alargadas aos países do EEE, ou seja, aos cidadãos que se deslocam entre a UE e o EEE, dado que isso é de interesse vital para alguns Estados-Membros;
- Caso o Conselho não chegue a acordo sobre esta matéria, os países favoráveis à proposta em questão da Comissão devem seguir o processo de cooperação reforçada, nos termos dos artigos 43º a 45º do Tratado. Em especial, quanto aos objectivos ambientais da proposta, que permitiriam avançar e responderiam aos desejos de progresso neste domínio da maioria dos Estados-Membros. Do mesmo modo, caso os Estados-Membros não cheguem a acordo sobre os aspectos da proposta relativos à tributação (ou seja, a extinção

¹Study on fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars - COWI Consulting Engineers & Planners AS, Nov 2001

do IR), deve existir uma oportunidade de seguir o caminho da cooperação relativamente às disposições que visam reduzir a dupla tributação e melhorar o quadro jurídico da protecção do ambiente.

26.4.2006

PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR

destinado à Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários

sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos
automóveis ligeiros de passageiros
(COM(2005)0261 –C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Relator de parecer: Claude Turmes

BREVE JUSTIFICAÇÃO

Melhorar a tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros

Já em 1996, o Conselho reconheceu a dimensão ambiental que a tributação dos veículos automóveis comporta e considerou-a o "terceiro pilar" da estratégia comunitária para reduzir as emissões de dióxido de carbono dos veículos automóveis ligeiros de passageiros para 120gCO₂/km até 2010.

Urge acelerar a instauração de impostos sobre a circulação destes veículos com base nas emissões de CO₂, pois o contributo do sector dos transportes para as alterações climáticas é cada vez maior e o desenvolvimento económico da UE ressentir-se da extrema volatilidade dos preços do petróleo. O sector dos transportes é responsável por quase 70% do consumo de petróleo da UE, e o défice da balança comercial relativo apenas ao consumo de combustível dos veículos automóveis ligeiros de passageiros na UE ascende a 85 mil milhões de euros por ano; diminuir o consumo de combustível através do aumento da eficiência energética dos veículos automóveis poderia permitir uma reorientação do investimento para a economia europeia.

O relator do parecer está contra a proposta da Comissão de abolir o imposto de registo automóvel: em primeiro lugar, os problemas gerados por regimes fiscais que diferem de país para país poderiam ser superados com a aplicação de um sistema de reembolso baseado numa taxa harmonizada de depreciação. Em segundo lugar, o argumento principal avançado pela Comissão de que estes impostos impedem o funcionamento do mercado interno e prejudicam a competitividade carece de solidez. As avaliações de impacto em que se baseia assentam na hipótese de as perdas das receitas do imposto de registo serem compensadas pelo aumento dos impostos sobre a circulação e sobre os combustíveis conducentes à diminuição das emissões e dos acidentes. Não é colocada a hipótese, mais realista e economicamente inaceitável, de a perda de receitas ser compensada por aumentos doutros impostos, como os que incidem sobre o trabalho, ou pelo agravamento dos défices orçamentais. Efectivamente, a oposição dos

ministros das finanças à abolição do imposto de registo parece comprometer toda a proposta. Em terceiro lugar, a abolição é claramente contraproducente por razões ambientais. Estudos recentes efectuados nos Países Baixos parecem demonstrar que os impostos de registo baseados nas emissões de CO₂ dos veículos têm mais influência sobre a escolha dos consumidores do que a diferenciação dos impostos sobre a circulação.

Torna-se, portanto, necessária uma abordagem mais coerente e eficaz, que alie concorrência leal e objectivos ecológicos:

- o imposto de registo e o imposto anual de circulação devem ser objecto de um regime fiscal baseado nas emissões de CO₂ de maneira mais do que proporcional. Só esta abordagem será benéfica para o ambiente;
- em nome de uma maior visibilidade para o consumidor, os governos relutantes em instaurar impostos de registo devem, pelo menos, ser incentivados a reflectir sobre um sistema em que as receitas fiscais do imposto de circulação anual dos anos 1 a 3 ou mesmo 1 a 5 sejam efectivas no momento da compra do veículo;
- para aumentar a visibilidade do factor CO₂, deveria igualmente estabelecer-se uma relação entre a presente directiva e a directiva 94/1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros;
- em certos países, os veículos das empresas chegam a representar 50 por cento das vendas de veículos novos e, em muitos casos, o trabalhador nem sequer paga as despesas com o combustível. Não existe, neste caso, qualquer incentivo ecológico para o consumidor. A presente directiva terá de garantir que a tributação dos veículos das empresas se baseia no desempenho em termos de emissões de CO₂. O modelo de tributação dos veículos das empresas utilizado no Reino Unido é um exemplo interessante de "boas práticas" neste domínio;
- é necessário antecipar a aplicação da directiva - o relator do parecer propõe 1/1/2008. O regime poderá assim ter alguma utilidade para se atingir o objectivo comunitário de 120grCO₂/km na média das emissões da frota de carros novos na UE em 2010 e na realização dos objectivos do primeiro período dos compromissos de Quioto (2008-2012).

ALTERAÇÕES

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Texto da Comissão¹

Alterações do Parlamento

¹ Ainda não publicado em JO.

Alteração 1
Considerando 1

(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**.

(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 **mínimo** baseado nas emissões de dióxido de carbono seja aplicado até **1 de Janeiro de 2008**.

Justificação

É necessário antecipar a data de aplicação da proposta, para que esta possa contribuir para se alcançar o objectivo de 2010 e para reduzir as emissões, objectivo que a UE terá de realizar no primeiro período de vigência dos compromissos assumidos no Protocolo de Quioto. Uma abordagem por fases não é transparente para o consumidor e o público em geral, razão pela qual o relator de parecer propõe que a reforma se faça de uma só vez.

Alteração 2
Considerando 3

(3) Os Estados-Membros devem ser incentivados no sentido de aplicarem

(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 (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 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).

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 (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 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). ***Para além da introdução aqui proposta de um elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono, os Estados-Membros são encorajados a introduzir também nos seus sistemas de tributação sobre os veículos a motor uma diferenciação fiscal com base nas emissões poluentes.***

Justificação

Além das emissões de dióxido de carbono, outras substâncias nocivas presentes na atmosfera, como o óxido de azoto e as poeiras finas, são determinantes para a qualidade do ar e devem ser tomadas em consideração para efeitos de cálculo do imposto sobre os veículos a motor. Os incentivos fiscais devem ser considerados como um estímulo à aquisição e à produção de veículos respeitadores do ambiente. Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de apoiar estas medidas.

Alteração 3 Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Os Estados-Membros devem ser encorajados a prever, nos seus regimes de imposto sobre o rendimento, incentivos fiscais paralelos para os veículos das empresas económicos em termos de consumo de combustível.

Justificação

Em certos Estados-Membros, os veículos das empresas podem representar 50% das vendas de veículos novos. A experiência do Reino Unido revela que um tratamento diferenciado ao nível do imposto sobre o rendimento neste segmento do mercado pode revelar-se bastante

eficaz para acelerar a comercialização de veículos mais económicos em termos de consumo de combustível.

Alteração 4

Considerando 3 ter (novo)

(3 ter) Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de continuar a aplicar, para além do elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono, uma diferenciação entre as categorias de substâncias nocivas nos termos da Directiva 70/220/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor (normas Euro) como base de tributação para o cálculo do imposto anual de circulação e do imposto de registo.

Justificação

As partículas, o óxido de azoto, o monóxido de carbono e o ácido clorídrico têm um impacto directo sobre o ambiente na UE, pelo que devem ser tomados em consideração, paralelamente ao dióxido de carbono, na base de tributação do imposto de circulação.

Alteração 5

Considerando 4 bis (novo)

(4 bis) Os veículos utilitários ligeiros, também conhecidos por veículos N1 ou furgonetas, estão na origem de aproximadamente um sexto das emissões de dióxido de carbono causadas pelos veículos automóveis ligeiros de passageiros. A Directiva 2004/3/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que altera as Directivas 70/156/CEE e 80/1268/CEE do Conselho no que respeita à medição das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos N1¹, estipula que as emissões de dióxido de carbono dos veículos N1 devem ser medidas segundo o

*processo utilizado para os veículos
automóveis ligeiros de passageiros, e que
tais veículos devem também ser abrangidos
pelas disposições da presente directiva.*

¹ JO L 49, 19.2.2004, p. 36.

Alteração 6
Considerando 5 bis (novo)

(5 bis) A diferenciação tributiva prevista no âmbito da aplicação desta directiva deve ser tomada em consideração na próxima revisão da Directiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros¹, a fim de garantir a prestação de informação coerente aos futuros proprietários destes veículos.

¹ JO L 12, 18.1.2000, p. 16. Directiva com a última redacção que lhe foi conferida pelo Regulamento (CE) N° 1882/2003 (JO L 284, de 31.10.2003, p. 1).

Alteração 7
Considerando 6

(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.

(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. *Uma relação linear e directamente proporcional entre o ónus fiscal e as emissões de dióxido de carbono, assim como uma concepção idêntica para todos os tipos de veículos e neutra em termos tecnológicos do elemento baseado nas emissões do dióxido de carbono do imposto de circulação garantem a livre concorrência no mercado*

interno. Esta orientação destinada aos Estados-Membros acelera a eliminação dos obstáculos no mercado interno que se prendem com a estrutura da tributação. Paralelamente, os Estados-Membros não se vêem condicionados na sua decisão de adaptar o montante das taxas fiscais à sua respectiva situação económica, fiscal e ambiental.

Justificação

Cada grama de CO₂ emitida para a atmosfera tem o mesmo impacte sobre o clima, pelo que deve ser tributada no mesmo montante. A pressão com vista à realização de novas economias de combustível e a uma redução das emissões de CO₂ deve ser preservada do mesmo modo em relação a todos os tipos de veículos. Isto conduz a uma tributação proporcional, através da qual os veículos que geram mais emissões de CO₂ serão sujeitos ao pagamento de um imposto superior àquele que é aplicado aos veículos que produzem menos emissões. Não se justifica que sejam aplicadas diferentes taxas fiscais por grama de CO₂.

Alteração 8

Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) A eliminação do imposto de registo tem um impacte positivo sobre o ambiente, uma vez que conduz a uma renovação mais rápida do parque automóvel. A diminuição dos custos de aquisição proporciona ao consumidor um incentivo para substituir o seu veículo usado por um veículo que consuma menos combustível e que seja menos poluente.

O princípio de tributar a utilização de um veículo e o seu impacte efectivo sobre o ambiente vai a par com o princípio fundamental da política comunitária para o ambiente, de acordo com a qual cabe ao poluidor suportar os custos devidos aos danos causados ao ambiente.

Justificação

As estatísticas revelam que a idade média dos veículos automóveis ligeiros é consideravelmente superior nos países que aplicam um imposto de registo mais elevado do que nos países que não aplicam esse imposto. De um ponto de vista ecológico, uma renovação do parque automóvel é desejável, a fim de incentivar a utilização de veículos

automóveis ligeiros mais eficazes do ponto de vista energético.

Alteração 9
Considerando 10

(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.

(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. ***Os custos de transacção ligados ao pagamento dos impostos de registo devem ser reduzidos através da criação de um ponto único de soluções em linha para o cálculo, o reembolso e o pagamento dos impostos de registo no caso de deslocação para outro Estado-Membro.***

Alteração 10
Artigo 2

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 do Conselho.

Para efeitos da presente directiva, entende-se por “veículo automóvel ligeiro de passageiros” um veículo ***das categorias*** M1 ***e*** NI, tal como definido no ponto A do Anexo II da Directiva 70/156/CEE do Conselho.

Justificação

Os veículos utilitários ligeiros, também conhecidos como veículos NI ou furgonetas, são responsáveis por cerca de um sexto das emissões de CO₂ dos veículos ligeiros de transporte de passageiros. A Directiva 2004/3 prevê que as emissões de dióxido de carbono dos veículos NI sejam medidas segundo o processo utilizado para os veículos automóveis ligeiros de passageiros. Por esta razão, o âmbito de aplicação da presente directiva deve ser alargado de modo a incluir os veículos NI.

Alteração 11
Artigo 4, nº 1 bis (novo)

1 bis. As taxas de imposto têm de ser definidas de forma directamente proporcional ao volume das emissões de dióxido de carbono, e a taxa anual ligada às emissões de dióxido de carbono deve também aumentar proporcionalmente em função do volume das emissões de dióxido de carbono. O imposto deve ser aplicado de forma idêntica para todos os tipos de veículos e ser neutro em termos tecnológicos.

Justificação

Face às diferenças de método e à falta de coordenação quanto às iniciativas no domínio da tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros nos diferentes Estados-Membros, corre-se o risco de continuar a fragmentação da tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros na União Europeia que, em termos reais, poderá contrariar o objectivo de harmonização visado pela presente directiva. Esta alteração visa garantir que a futura tributação lançada sobre os veículos automóveis ligeiros se processe de forma equitativa e, em termos de concorrência, neutra.

Alteração 12 Artigo 5

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.

Receitas fiscais mínimas geradas pela
diferenciação fiscal

1. Até **1 de Janeiro** de 2008, 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.

Justificação

O sector dos transportes é conhecido por ser o único que regista um aumento permanente na utilização da energia fóssil e nas emissões de dióxido de carbono. No entanto, são possíveis soluções mais eficazes, designadamente o recurso aos transportes públicos, cuja quota-parte

está a baixar devido à falta dos recursos financeiros necessários ao seu desenvolvimento.

Alteração 13
Artigo 9, parágrafo 1 bis (novo)

Para reduzir os custos de transacção ligados ao pagamento e ao reembolso dos impostos de registo, os Estados-Membros, sob a coordenação da Comissão, criarão um ponto único de soluções em linha para o cálculo, o reembolso e o pagamento dos impostos de registo, à disposição dos residentes da UE que viajem para outro Estado-Membro.

Alteração 14
Artigo 14

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.

Receitas fiscais mínimas geradas pela diferenciação fiscal

1. Até **1 de Janeiro** de 2008, 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, ***montante este que será canalizado para o desenvolvimento e a manutenção dos transportes públicos.***

Justificação

Ver justificação referente à alteração 12.

Alteração 15
Artigo 15

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.

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. ***Além disso, os Estados-Membros comunicarão à Comissão todas as medidas tomadas para diferenciar a tributação aplicável aos veículos de empresas com base num critério de eficiência energética. A Comissão facilitará o intercâmbio das melhores práticas através da publicação em linha de um relatório comparativo sobre as abordagens adoptadas por cada Estado-Membro.***

Justificação

Em certos Estados-Membros, os veículos das empresas representam mais de 50% das vendas de veículos novos. No Reino Unido, acrescenta-se aos rendimentos tributáveis do assalariado, para efeitos fiscais, uma percentagem do preço do automóvel proporcional às emissões de dióxido de carbono que o mesmo gera. Isto contribuiu para reduzir as emissões de dióxido de carbono geradas pelos veículos das empresas em 14%, entre 1999 e 2004, tendência esta que importa encorajar.

PROCESSO

Título	Proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros
Referências	COM(2005)0261 –C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))
Comissão competente quanto ao fundo	ECON
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ENVI 8.9.2005
Cooperação reforçada – Data de comunicação em sessão	0.0.0000
Relator de parecer Data de designação	Claude Turmes 14.9.2005
Relator de parecer substituído	
Exame em comissão	30.1.2006 25.4.2006
Data de aprovação	25.4.2006
Resultado da votação final	+: 36 –: 13 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Liam Aylward, Johannes Blokland, John Bowis, Frederika Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jillian Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gyula Hegyi, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Riitta Myller, Péter Olajos, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Jonas Sjöstedt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund e Anders Wijkman.
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Margrete Auken, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Dariusz Maciej Grabowski, Vasco Graça Moura, Jutta D. Haug, Henrik Lax, Miroslav Mikolášik, Pál Schmitt, Claude Turmes e Glenis Willmott.
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	
Observações (dados disponíveis numa única língua)	...

28.4.2006

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

destinado à Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários

sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros
(COM(2005)0261 –C6-0272/2005 – 2005/0130(COD))

Relator de parecer: Jan Marinus Wiersma

BREVE JUSTIFICAÇÃO

Introdução

A proposta de directiva tem o duplo objectivo de melhorar o funcionamento do mercado interno e aplicar as medidas do terceiro pilar (medidas fiscais) previstas na estratégia da Comunidade com vista a reduzir as emissões de CO₂ dos automóveis ligeiros de passageiros. A directiva estabelece regras para o cálculo dos impostos aplicáveis aos veículos automóveis ligeiros de passageiros com base nas suas emissões de dióxido de carbono, prevê a supressão do imposto de registo e estabelece um sistema de reembolso no que respeita ao imposto anual de circulação.

Em 6 de Novembro de 2003 o Parlamento aprovou, com base numa Comunicação da Comissão (COM(2002)0431), uma resolução sobre a tributação dos veículos de passageiros na União Europeia. A Comissão tem acompanhado os progressos realizados neste domínio e publicou recentemente um documento intitulado "Aplicação da estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂ dos veículos automóveis: Quinta Comunicação anual sobre a eficácia da estratégia" (SEC(2005)0826). O Parlamento aprovou igualmente, em 29 de Setembro de 2005, uma resolução sobre a dependência em relação ao petróleo e, mais recentemente, um relatório sobre a Comunicação da Comissão "Ganhar a batalha contra as alterações climáticas globais" (2005/2027(INI)), que sublinha a importância da inovação tecnológica e a necessidade de melhorar a eficiência energética nos transportes. O Parlamento Europeu e o Conselho partilham o objectivo comum de reduzir as emissões de CO₂ para 120g/km até 2010 o mais tardar, e a União Europeia comprometeu-se a reduzir substancialmente as emissões de CO₂ no âmbito do Protocolo de Quioto.

Emissões de CO₂ provenientes do transporte rodoviário

Os transportes são responsáveis por cerca de 28% das emissões totais de CO₂. O transporte rodoviário representa, só por si, cerca de 84% das emissões de CO₂, provenientes dos transportes, representando os veículos automóveis ligeiros de passageiros mais de metade

desta percentagem. A quantidade de dióxido de carbono emitida por um veículo automóvel está estreitamente ligada ao respectivo consumo de combustível. O sector dos transportes representa, por si só, 70% do consumo de combustível na Europa. O Parlamento Europeu solicitou recentemente que fossem adoptadas medidas urgentes para melhorar, nomeadamente, a eficiência energética dos motores dos automóveis. Simultaneamente, os veículos automóveis com maior consumo de combustível, incluindo os SUV ("sport utility vehicle"), tornaram-se cada vez mais populares.

O pilar fiscal

As associações dos construtores de automóveis comprometeram-se a reduzir as emissões. De acordo com as avaliações mais recentes, este objectivo não foi atingido. Por conseguinte, é evidente que os fabricantes de automóveis devem reafirmar o seu empenhamento em atingir o objectivo fixado na estratégia comunitária de diminuir as emissões de CO₂ dos automóveis ligeiros de passageiros.

Por outro lado, o pilar fiscal da estratégia da Comunidade com vista a reduzir as emissões de CO₂ dos automóveis ligeiros de passageiros não foi utilizado até ao momento. As medidas fiscais constituem um elemento essencial desta estratégia. Contudo, a política fiscal releva da competência dos Estados-Membros e as propostas que afectam a soberania dos Estados-Membros neste domínio têm um carácter muito sensível. O relator de parecer chama a atenção para o facto de a proposta da Comissão só poder ser adoptada pelo Conselho por unanimidade.

O argumento de que a aplicação da proposta é neutra do ponto de vista orçamental não tem em conta o facto de os impostos de registo e os impostos de circulação não serem necessariamente cobrados pelas mesmas razões. Os impostos de circulação destinam-se geralmente a cobrir os custos de construção e manutenção das estradas, ao passo que o imposto de registo é um imposto de consumo cujas receitas revertem normalmente a favor do orçamento geral do Estado.

O relator de parecer considera que a Comissão deveria tentar evitar que a proposta seja rejeitada na íntegra ou que a sua adopção seja protelada devido ao facto de certos elementos serem inaceitáveis para alguns Estados-Membros, o que prejudicaria a estratégia no seu conjunto.

Emissões de CO₂ e tributação

A proposta em apreço visa essencialmente reduzir as emissões dos veículos novos, mas não faz referência a outros objectivos do Livro Branco sobre os transportes, que compreende uma reorientação no sentido dos transportes públicos. A proposta iria mesmo contra estes objectivos, na medida em que as disposições da directiva poderiam ter como consequência uma redução dos preços de compra, o que aumentaria a venda de automóveis. Além disso, a tributação aplicável aos automóveis ligeiros de passageiros não pode ser abordada separadamente do sistema fiscal aplicável aos combustíveis nem da tributação da utilização das estradas. Embora na sua proposta a Comissão evoque a possibilidade de introduzir "outras disposições inovadoras em matéria de tributação da utilização das estradas", associa-as unicamente ao imposto de registo e não ao imposto de circulação.

Na perspectiva da redução das emissões de CO₂, poderia ser contraproducente adoptar medidas fiscais que indirectamente tornariam mais atractiva a compra de veículos que consomem mais combustível. O relator de parecer considera que a supressão dos impostos de registo existentes poderia ter esse efeito. Contudo, parece ser opinião geral de que é preferível tributar a utilização dos veículos do que a respectiva propriedade. Para o efeito, os governos deveriam ter a faculdade de rever o respectivo sistema de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. Todavia, deveriam ser incentivados a examinar a possibilidade de introduzirem um sistema de tributação da utilização das estradas em vez de serem obrigados a suprimir os impostos de registo.

Além disso, a diferenciação dos impostos de registo pode constituir igualmente um instrumento para incentivar a venda de veículos automóveis que consomem menos combustível (e que são mais limpos). A supressão do imposto de registo privaria os governos deste instrumento. Qualquer diferenciação dos impostos de registo deveria basear-se em critérios objectivos, como as emissões efectivas de CO₂ ou de partículas.

Acolhemos favoravelmente a proposta no sentido da aplicação de impostos anuais de circulação baseados nas emissões de CO₂. Uma medida desta natureza pode ser adoptada independentemente dos outros elementos da proposta. No entanto, a aplicação do factor CO₂ deveria ser progressiva a fim de desencorajar a utilização de automóveis com maior consumo de combustível. Esta medida incentivaria os fabricantes de automóveis a aperfeiçoarem a tecnologia e é igualmente bem acolhida no âmbito da estratégia para reduzir a dependência da Europa em relação ao petróleo.

Fragmentação do mercado e obstáculos de carácter administrativo

Os diferentes níveis dos impostos de registo existentes na União Europeia geraram uma certa fragmentação do mercado europeu dos automóveis ligeiros de passageiros. Além disso, os cidadãos defrontam-se com consideráveis obstáculos de carácter financeiro e administrativo quando pretendem transferir um veículo de um Estado-Membro para outro. Deveriam ser adoptadas com urgência disposições a nível nacional para eliminar os entraves à livre circulação de pessoas e veículos automóveis. A este respeito, acolhemos favoravelmente a proposta de introdução de um sistema segundo o qual, em determinadas circunstâncias, o imposto de registo pago deve ser reembolsado.

Face ao que precede, o relator de parecer propõe as alterações que se seguem à proposta de directiva em apreço.

ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Alteração 1
Considerando 1

(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.

(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 **poluentes e na eficiência energética** 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 **poluentes** 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 **poluentes** dos veículos automóveis ligeiros de passageiros deve ser atingido, o mais tardar, em 2010, é adequado que **uma tributação diferenciada em função do** elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono seja **aplicada** até 31 de Dezembro de 2010, **por forma a produzir um impacte positivo na redução de emissões.**

Justificação

A par das emissões de dióxido de carbono existem outros poluentes atmosféricos, tais como NO_x e emissões de partículas, que são decisivos para a qualidade do ar e que devem ser tomados em consideração na determinação do imposto aplicável aos veículos automóveis

¹ Ainda não publicado em JO.

ligeiros de passageiros.

Além do objectivo de melhorar o funcionamento do mercado interno, a presente proposta visa proporcionar instrumentos para a estratégia comunitária de redução das emissões de dióxido de carbono. Este segundo objectivo deve ser assegurado.

Alteração 2
Considerando 2

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

(2) O terceiro pilar da estratégia comunitária com o objectivo de diminuir as emissões de **poluentes** dos veículos automóveis ligeiros de passageiros e de melhorar a economia de combustível, aprovada pelo Conselho em 1996, consiste na adopção de medidas fiscais e é o único pilar que ainda não foi concretizado a nível comunitário.

Justificação

A par das emissões de dióxido de carbono existem outros poluentes atmosféricos, tais como NO_x e emissões de partículas, que são decisivos para a qualidade do ar e que devem ser tomados em consideração na determinação do imposto aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros.

Alteração 3
Considerando 3

(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 (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 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).

(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 (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 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). ***Os Estados-Membros são encorajados a aplicar nos seus sistemas de***

imposto anual de circulação e de imposto de registo uma diferenciação das taxas em função das emissões não só de CO2 mas também de outros poluentes (como o NOx e as partículas de fuligem), bem como da eficiência energética.

Justificação

A par das emissões de dióxido de carbono existem outros poluentes atmosféricos, tais como NO_x e emissões de partículas, que são decisivos para a qualidade do ar e que devem ser tomados em consideração na determinação do imposto aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros.

Alteração 4

Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Além disso, os Estados-Membros devem ser encorajados a aplicar incentivos fiscais coordenados em favor de veículos automóveis, a fim de acelerar a introdução no mercado de veículos automóveis ou de equipamentos para veículos automóveis que - ao utilizarem combustíveis fósseis, como gasolina, gasóleo ou GPL, ou ao aproveitarem combustíveis alternativos, como biocombustíveis, gás natural ou hidrogénio, ou ao utilizarem a electricidade, mesmo em motores híbridos - respondam aos requisitos de eficiência e economia energética.

Justificação

É adequado associar nas acções comunitárias os objectivos ambientais e as poupanças de energia, dado que - segundo a estratégia do Livro Verde sobre a eficiência energética ou “Fazer mais com menos” - a primeira forma de eficiência é a redução imediata dos desperdícios; a diminuição dos consumos no domínio dos combustíveis derivados do petróleo, como os usados nos veículos, e a promoção da utilização de combustíveis alternativos, do gás natural ao hidrogénio, também permitem melhorar o ambiente, de acordo com as indicações do protocolo de Quioto.

Alteração 5
Considerando 4

(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.

(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 **nas emissões de poluentes sob a forma de óxido de azoto e de partículas de fuligem** emitidas por cada veículo automóvel, **bem como nas suas emissões** de dióxido de carbono, **medidas em gramas por quilómetro, e no seu consumo de combustível, calculado em litros par 100 quilómetros, segundo os parâmetros estabelecidos na Directiva 1999/100/CE de 15 de Dezembro de 1999 que adapta ao progresso técnico a Directiva 80/1268/CEE do Conselho, relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor.**

Alteração 6
Considerando 4 bis (novo)

(4 bis) Estes incentivos fiscais deveriam igualmente ter em conta outras substâncias poluentes, como as partículas e os óxidos de azoto.

Justificação

Ao alterarem os sistemas de tributação, os Estados-Membros devem assegurar-se de que a reforma corresponde ao objectivo da classificação "EURO", que contempla não só as emissões de CO2 como também as partículas e os óxidos de Azoto.

Alteração 7
Considerando 5

(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.

(5) A fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno, é necessário prever que o elemento baseado nas emissões de dióxido de carbono, ***no consumo de combustível e nas emissões de poluentes*** 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.

Alteração 8
Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) A eliminação do imposto de registo terá um impacto positivo sobre a segurança rodoviária e o ambiente, uma vez que permite uma renovação mais rápida do parque automóvel. A diminuição dos custos de aquisição dos veículos, proporcionando ao consumidor um maior estímulo para substituir o seu veículo usado por um veículo mais seguro, menos poluente e mais eficiente em termos de consumo de combustível. O princípio de tributar a utilização do veículo automóvel e os seus efeitos reais sobre o ambiente está em consonância com a política de ambiente da Comunidade, cujo princípio base é o princípio do poluidor-pagador.

Justificação

As estatísticas revelam que a idade média dos veículos automóveis ligeiros de passageiros é consideravelmente superior nos países que aplicam um imposto de registo mais elevado do que nos países que não aplicam esse imposto. De um ponto de vista ambiental e da segurança rodoviária, a renovação do parque automóvel é desejável a fim de incentivar a utilização de veículos automóveis ligeiros de passageiros mais seguros e mais eficazes do ponto de vista energético.

Alteração 9
Considerando 14

(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,

(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 **poluentes** 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,

Justificação

A par das emissões de dióxido de carbono existem outros poluentes atmosféricos, tais como NO_x e emissões de partículas, que são decisivos para a qualidade do ar e que devem ser tomados em consideração na determinação do imposto aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros.

Alteração 10
Artigo 1, parágrafo 1

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 estabelece regras para o cálculo dos impostos aplicáveis aos veículos automóveis ligeiros de passageiros com base nas suas emissões de dióxido de carbono, **no consumo de combustível e nas emissões de poluentes.**

Alteração 11
Artigo 4, título

Diferenciação com base nas emissões de dióxido de carbono

Diferenciação com base nas emissões de dióxido de carbono, ***no consumo de combustível e nas emissões de poluentes***

Alteração 12
Artigo 4

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***.

Para efeitos do cálculo do imposto anual de circulação, deve ser aplicada ***progressiva e gradualmente*** uma diferenciação fiscal ***para cada veículo automóvel ligeiro de passageiros*** baseada ***nas emissões*** de dióxido de carbono ***e nas emissões de poluentes medidas em gramas*** por quilómetro ***e no consumo de combustível, calculado em litros ou metros cúbicos por 100 quilómetros, segundo os parâmetros da Directiva 1999/100/CE relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor, de modo a encorajar mais vivamente a utilização de veículos automóveis ligeiros de passageiros com menores emissões de dióxido de carbono e a reduzir as emissões totais do parque automóvel, em conformidade com as obrigações decorrentes do protocolo de Quioto.***

Alteração 13
Artigo 5, nº 1

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.

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

Alteração 14
Artigo 5, nº 2

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.

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

Alteração 15
Artigo 13

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**.

Até 31 de Dezembro de 2015, nos casos em que o imposto de registo tenha sido mantido, deve ser aplicada **a cada veículo automóvel ligeiro de passageiros, de modo progressivo e gradual**, uma diferenciação fiscal baseada **nas emissões** de dióxido de carbono **e nas emissões de poluentes medidas em gramas** por quilómetro **e no consumo de combustível, calculado em litros por 100 quilómetros, segundo os parâmetros da Directiva 1999/100/CE**.

Alteração 16
Artigo 14, nº 1

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.

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

Alteração 17
Artigo 14, nº 2

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

2. Até 31 de Dezembro de 2010, o total das receitas fiscais geradas pelo elemento baseado **nas emissões de** dióxido de carbono, **no consumo de combustível e nas emissões de poluentes** do imposto anual de

imposto.

circulação deverá representar, pelo menos, 50% das receitas totais desse imposto.

Alteração 18

Artigo 16

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.

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 ***e avaliará, em particular, a aplicação dos artigos 4º e 5º.***

Justificação

Nos termos dos artigos 4º e 5º, o imposto anual de circulação tem de ser diferenciado em função das emissões de CO₂. Na sequência das alterações a estes artigos - que dão aos Estados-Membros a possibilidade de terem em conta o prejuízo total causado ao ambiente e não apenas as emissões de CO₂ - é importante que a Comissão efectue uma avaliação da forma como os Estados-Membros aplicaram esta disposição e qual foi o seu impacte no desempenho ambiental de um automóvel.

PROCESSO

Título	Proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros
Referências	COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
Comissão competente quanto ao fundo	ECON
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 8.9.2005
Cooperação reforçada – Data de comunicação em sessão	
Relator de parecer Data de designação	Jan Marinus Wiersma 14.9.2005
Relator de parecer substituído	
Exame em comissão	25.1.2006 18.4.2006
Data de aprovação	19.4.2006
Resultado da votação final	+: 25 –: 17 0: 0
Deputados presentes no momento da votação final	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Den Dover, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Ioannis Kasoulides, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto, Jan Marinus Wiersma
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	
Observações (dados disponíveis numa única língua)	...

PROCESSO

Título	Proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros
Referências	COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
Data de consulta do PE	6.9.2005
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ECON 8.9.2005
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	TRAN ENVI 8.9.2005 8.9.2005
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	
Cooperação reforçada Data de comunicação em sessão	
Relator(es) Data de designação	Karin Riis-Jørgensen 5.9.2005
Relator(es) substituído(s)	
Processo simplificado – Data da decisão	
Contestação da base jurídica Data do parecer JURI	
Modificação da dotação financeira Data do parecer BUDG	
Consulta do Comité Económico e Social Europeu pelo PE – Data da decisão em sessão	
Consulta do Comité das Regiões pelo PE – Data da decisão em sessão	
Exame em comissão	20.3.2006 30.5.2006
Data de aprovação	21.6.2006
Resultado da votação final	+: 27 –: 1 0: 3
Deputados presentes no momento da votação final	Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, Elisa Ferreira, José Manuel García-Margallo y Marfil, Donata Maria Assunta Gottardi, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Kurt Joachim Lauk, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Peter Skinner, Margarita Starkevičiūtė
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Mia De Vits, Werner Langen, Alain Lipietz, Giovanni Pittella
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Alfonso Andria, Toine Manders, Gianluca Susta
Data de entrega	10.7.2006
Observações (dados disponíveis numa única língua)	...