COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 08.06.2006
COM(2006) 280 final

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que autoriza o Reino Unido a introduzir uma medida especial em derrogação do nº 6 do artigo 5º e do artigo 11º, parte A), nº1, alínea b) da Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios

(O texto em língua inglesa é o único que faz fé)

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

Nos termos do nº 1 do artigo 27º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios - sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme, o Conselho, deliberando por unanimidade, sob proposta da Comissão, pode autorizar os Estados-Membros a aplicarem medidas especiais em derrogação desta directiva para simplificar o procedimento de cobrança do imposto.

Por ofício registado no Secretariado Geral da Comissão em 7 de Abril de 2005, o Reino Unido pediu autorização para substituir uma medida derrogatória existente relativa ao cálculo do IVA que tributa as despesas de combustível dos veículos de empresa que são também utilizados em parte para fins privados. Em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 27º da Directiva 77/388/CEE, a Comissão informou os outros Estados-Membros, por ofício de 26 de Outubro de 2005, do pedido apresentado pelo Reino Unido. Por ofício de 27 de Outubro de 2005, a Comissão comunicou ao Reino Unido que dispunha de todas as informações que considerava necessárias para apreciar o pedido.

- **Contexto geral**

Em 1986, o Reino Unido obteve autorização para aplicar um regime forfetário para determinar o montante do IVA relativo às despesas de combustível utilizado para uso privado nos veículos de empresa (Decisão do Conselho 86/356/CEE).

Ao abrigo deste regime, o Reino Unido autorizou inicialmente uma dedução total do IVA que incide sobre a compra do combustível utilizado nos veículos de empresa. Posteriormente, o IVA era cobrado em relação ao combustível utilizado aquando do uso do veículo para fins privados. O preço médio global do combustível para o uso privado dos veículos de empresa era calculado numa base macroeconómica, sendo em seguida cobrado de acordo com uma escala que correspondia à cilindrada e ao tipo de combustível do veículo. Esse preço médio era adaptado anualmente em função de evolução do custo médio do combustível.

O sistema representava uma simplificação, tanto para a administração fiscal como para os contribuintes. Dispensava nomeadamente os contribuintes da necessidade de conservarem registos pormenorizados da quilometragem. Simultaneamente, convém notar que este sistema era facultativo para os contribuintes, que podiam cumprir as regras normais aplicáveis ao IVA se assim o desejassem e respeitar as obrigações em matéria de registo.

O Reino Unido tenciona actualmente modificar este sistema. Os princípios de base permaneceriam inalterados, mas o novo sistema proposto aplicaria uma "taxa por escalões" em função das emissões de CO_2 dos veículos. Uma vez que existe uma relação directa entre as emissões de CO_2 e o consumo de combustível, quanto mais elevado for o nível de emissões de CO_2, maior será o consumo de combustível e, por

conseguinte, mais elevado o montante de IVA cobrado sobre o combustível utilizado para o uso privado do veículo.

A Comissão está consciente que o regime existente permitiu efectivamente ao Reino Unido simplificar a cobrança do imposto ao longo dos anos e que o novo sistema, que continuará a ser facultativo para os contribuintes, terá um efeito idêntico. O Reino Unido explicou também que uma taxa do imposto baseada num maior número de escalões em função das emissões de CO_2 reflecte com mais exactidão o consumo privado do que os actuais escalões baseados na cilindrada e no tipo de combustível.

Por conseguinte, a Comissão considera adequado autorizar o Reino Unido a aplicar a medida especial alterada.

Neste contexto, a Decisão do Conselho 86/356/CEE inicial deve ser revogada. Todavia, a fim de permitir uma transição harmoniosa, essa decisão só será revogada em 30 de Abril 2007 e, em qualquer o caso, na data de entrada em vigor das medidas nacionais relevantes, o mais tardar.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Decisão do Conselho 86/356/CEE, de 21 de Julho de 1986, que autoriza o Reino Unido a aplicar medidas especiais relativas ao Imposto sobre o Valor Acrescentado não dedutível que tributa as despesas de combustível dos veículos de empresa

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

Não aplicável.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Sem objecto.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação do impacto**

A decisão proposta refere-se a medidas de simplificação da cobrança do IVA que incide sobre o combustível dos veículos de empresa no Reino Unido e tem, por conseguinte, um impacto positivo potencial na economia.

Em todo o caso, o impacto económico será limitado, atendendo ao âmbito reduzido da derrogação.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Resumo da acção proposta**

Autorizar o Reino Unido a aplicar uma derrogação do nº 6 do artigo 5º e do artigo 11º,

parte A, nº 1, alínea b) da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho a fim de introduzir medidas especiais para determinar numa base proporcional a parte do IVA relativa às despesas do combustível utilizado para o uso privado dos veículos de empresa com base nas emissões de CO_2.

- **Base jurídica**

Nº 1 do artigo 27º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios - sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme.

- **Princípio da subsidiariedade**

A proposta é da competência exclusiva da Comunidade. Por conseguinte, não se aplica o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

A presente decisão diz respeito a uma autorização concedida a um Estado-Membro a pedido do mesmo e não constitui uma obrigação.

Tendo em conta o âmbito limitado da derrogação, a medida especial é proporcional ao objectivo perseguido.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: outros.

O recurso a outros meios não seria adequado pela(s) seguinte(s) razão/ões:

Nos termos do artigo 27º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios, a concessão de uma derrogação às regras comuns em matéria de IVA só é possível por decisão do Conselho, deliberando por unanimidade, sob proposta da Comissão. Uma decisão do Conselho é o único instrumento adequado, uma vez que a decisão pode ser dirigida a um único Estado-Membro.

4) INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem implicações no orçamento da Comunidade.

5) INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES

- **Revogação das disposições legislativas em vigor**

A adopção da proposta implica a revogação das disposições legislativas em vigor.

- **Cláusula de reexame/revisão/caducidade**

A proposta contém uma cláusula de caducidade.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que autoriza o Reino Unido a introduzir uma medida especial em derrogação do nº 6 do artigo 5º e do artigo 11º, parte A), nº1, alínea b) da Directiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios

(O texto em língua inglesa é o único que faz fé)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios - sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme[1], nomeadamente o nº 1 do artigo 27º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[2],

Considerando o seguinte:

(1) Por ofício registado no Secretariado-Geral da Comissão em 7 de Abril de 2005, o Reino Unido pediu autorização para introduzir uma derrogação do nº 6 do artigo 5º e do artigo 11º, parte A), nº 1, alínea b) da Directiva 77/388/CEE.

(2) Em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 27º da Directiva 77/388/CEE, a Comissão informou os outros Estados-Membros, por ofício de 26 de Outubro de 2005, do pedido apresentado pelo Reino Unido. Por ofício de 27 de Outubro de 2005, a Comissão comunicou ao Reino Unido que dispunha de todas as informações que considerava necessárias para apreciar o pedido.

(3) O Reino Unido pretende substituir a derrogação prevista na Decisão do Conselho 86/356/CEE, de 21 de Julho 1986, que autoriza o Reino Unido a aplicar medidas especiais relativas ao Imposto sobre o Valor Acrescentado não dedutível que tributa as despesas de combustível dos veículos de empresa[3], que autorizava a aplicação de medidas especiais de simplificação a fim de estabelecer de modo forfetário a parte do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) relativa às despesas de combustível dos veículos de empresa usados para fins privados. Este processo dispensa os sujeitos passivos da necessidade de conservar registos pormenorizados da quilometragem para

---

1 JO L 145 de 13.6.1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/18/CE (JO L 51 de 22.2.2006, p. 12).

2 JO C , , p. .

3 JO L 212 de 2.8.1986, p. 35.

calcular, relativamente a cada veículo, o montante exacto de IVA relativo ao uso privado e profissional do veículo. Tal como este sistema, o novo sistema proposto será facultativo para os sujeitos passivos.

(4) O sistema actual baseia-se no tipo de combustível utilizado e na cilindrada do veículo. O Reino Unido pretende modificar este sistema e baseá-lo no nível de emissões de dióxido de carbono (CO_2) do veículo, uma vez que existe uma relação de proporcionalidade directa entre as emissões e o consumo de combustível e, por conseguinte, as despesas de combustível. Isto significa que um sistema forfetário baseado em escalões associados às emissões de CO_2 permite atingir o mesmo objectivo de tributação das despesas de combustível incorridas pelas empresas com o uso privado dos veículos. Paralelamente, o Reino Unido espera poder fixar com mais exactidão o montante do imposto que incide sobre o consumo privado, aumentando o número de escalões e, por conseguinte, limitando o respectivo intervalo, em relação aos escalões actuais.

(5) Este regime permitiu efectivamente ao Reino Unido simplificar o processo de tributação das despesas de combustível relativas aos veículos de empresa e o sistema proposto, baseado nas emissões de CO_2, terá um efeito idêntico. O novo sistema deveria permitir reflectir com mais exactidão o consumo privado.

(6) A autorização deveria ser limitada no tempo de modo a que seja possível, com base na experiência adquirida até essa data, efectuar uma avaliação para decidir se se justifica manter a derrogação.

(7) A Decisão 86/356 deveria ser revogada após um período determinado mas, em qualquer caso, na data da entrada em vigor das disposições nacionais que introduzem a nova medida especial, a fim de evitar uma situação em que coexistam as autorizações relativas aos dois sistemas.

(8) O Reino Unido deve informar a Comissão das disposições nacionais que introduzem a nova medida especial logo que sejam adoptadas, devendo assegurar que a medida não entre em vigor antes de 30 de Abril 2007.

(9) A derrogação não tem uma incidência negativa nos recursos próprios das Comunidades Europeias provenientes do IVA,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Em derrogação do nº 6 do artigo 5º e do artigo 11º, parte A), nº 1, alínea b) da Directiva 77/388/CEE, o Reino Unido é autorizado, entre 1 de Maio de 2007 e 31 de Dezembro 2015, a fixar de modo forfetário numa base proporcional a parte do imposto sobre o valor acrescentado relativa às despesas do combustível utilizado nos veículos de empresa usados para fins privados.

Artigo 2º

A parte do imposto referida no artigo 1º é expressa em montantes fixos, estabelecidos com base no nível de emissões de CO_2 do tipo de veículo, que reflectem o consumo de combustível. O Reino Unido adaptará anualmente esses montantes fixos em função da evolução do custo médio do combustível.

Artigo 3º

O sistema instituído com base na presente decisão é facultativo para os sujeitos passivos.

Artigo 4º

A Decisão 86/356 do Conselho é revogada em 30 de Abril de 2007.

O Reino Unido informará a Comissão das disposições nacionais referidas no artigo 1º logo que sejam adoptadas.

Artigo 5º

O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente