

**DIRECÇÃO-GERAL  
FISCALIDADE E UNIÃO ADUANEIRA**

**A FISCALIDADE DAS TRANSFERÊNCIAS INTRACOMUNITÁRIAS  
DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS E DA SUA UTILIZAÇÃO  
TRANSFRONTEIRAS**

\*\*\*

**DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO SOBRE OS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO  
CIDADÃO EUROPEU**

**(TAXUD/255/02)**

**09.09.2002**

Chama-se a atenção dos leitores para o facto de que as opiniões expressas neste documento não implicam a responsabilidade da Comissão. É conveniente salientar, a este respeito, que não incumbe à Comissão fornecer conselhos jurídicos e que as questões relativas à interpretação do direito comunitário só são decididas com força obrigatória pelo Tribunal de Justiça

## **INTRODUÇÃO**

### **I. A APLICAÇÃO DO IVA À AQUISIÇÃO OU AO ALUGUER DE UM VEÍCULO AUTOMÓVEL NOUTRO ESTADO-MEMBRO**

- A. Aquisição de um veículo automóvel noutro Estado-Membro
- B. Aluguer de um veículo automóvel noutro Estado-Membro

### **II. REGRAS GERAIS QUE REGEM A APLICAÇÃO DOS OUTROS IMPOSTOS SOBRE OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PROVENIENTES DE OUTROS ESTADOS-MEMBROS**

- A. Determinação da competência dos Estados-Membros de tributar os veículos automóveis
- B. Limites gerais ao poder dos Estados-Membros de tributar os veículos automóveis " importados" de outro Estado-Membro

### **III. REGRAS ESPECÍFICAS DE ISENÇÃO POR OCASIÃO DE UMA MUDANÇA DEFINITIVA OU TEMPORÁRIA DE UM VEÍCULO AUTOMÓVEL PARA OUTRO ESTADO-MEMBRO**

- A. Consequências fiscais da transferência definitiva de um veículo automóvel para um outro Estado-Membro, por ocasião da mudança de residência normal
- B. Utilização temporária de um veículo num Estado-Membro diferente do Estado de residência

## **CONCLUSÃO**

## **INTRODUÇÃO**

### **A. Objectivo deste documento de informação**

Os veículos automóveis constituem para os seus utilizadores importantes meios de transporte e, portanto, de exercício da livre circulação garantida pelo Tratado CE. Com efeito, muitos cidadãos utilizam o seu automóvel quando se deslocam temporariamente ou se instalam de maneira definitiva num outro Estado-Membro. Outros cidadãos compram ou alugam um automóvel noutro Estado-Membro.

Ao mesmo tempo, a tributação dos automóveis constitui um recurso considerável para o orçamento dos Estados. Esta imposição não é, em si, desprovida de justificação, dado que os automóveis ocasionam enormes gastos (despesas de infra-estrutura rodoviária, prejuízos causados ao ambiente, custos ligados à congestão do tráfego, etc.).

Por conseguinte, colocam-se diversas questões aos cidadãos comunitários quanto às consequências fiscais destas transferências transfronteiras de automóveis. O presente documento tem por objectivo responder a essas perguntas; limita-se aos veículos automóveis de particulares transferidos de um Estado-Membro para outro Estado-Membro.

### **B. O direito aplicável**

- a. Até à data, os impostos sobre os veículos automóveis não foram objecto de uma harmonização global na União Europeia. Em 1983, no momento em que existiam ainda

fronteiras internas entre os Estados-Membros, foram adoptadas duas directivas com vista a superar alguns dos obstáculos fiscais à livre circulação dos automóveis no território dos Estados-Membros<sup>1</sup>: a Directiva 83/182, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis na Comunidade, em matéria de "importação"<sup>2</sup> temporária de certos meios de transporte<sup>3</sup> e a Directiva 83/183, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis às "importações" definitivas de bens pessoais de particulares provenientes de um Estado-Membro<sup>4</sup>.

Com efeito a partir de 1 Janeiro de 1993, a Directiva 91/680 de 16 de Dezembro de 1991 instaurou um novo regime específico no que se refere à aplicação do IVA sobre as compras de veículos automóveis noutra Estado-Membro<sup>5</sup>. Desde essa data, as Directivas 83/182 e 83/183 não têm mais efeito no que diz respeito à aplicação do IVA.

Para além destes textos legislativos, é conveniente assinalar a jurisprudência bastante abundante do Tribunal de Justiça, que definiu - e limitou - as competências dos Estados-Membros para tributar veículos automóveis introduzidos num Estado-Membro a partir de outro Estado-Membro. Esta jurisprudência é baseada não somente nas disposições das duas directivas de 1983 mas também nas regras fundamentais do Tratado CE (em especial o seu artigo 90º (ex-artigo 95º)).

- b. Nos últimos anos, este Tratado sofreu importantes alterações. A esse respeito, convém sublinhar o interesse da criação do mercado interno, que compreende actualmente um espaço sem fronteiras internas no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada de acordo com as disposições do Tratado (artigo 14º do Tratado CE). No mercado interno, a liberdade de circulação que, no passado, beneficiava apenas as pessoas que exercem uma actividade económica, foi ampliada a todos os cidadãos comunitários (artigo 18º do Tratado CE) e parcialmente aos cidadãos de países terceiros (artigo 62º, nº 1, do Tratado CE). É pois evidente que não se pode aceitar uma infracção indirecta a esta liberdade mediante uma tributação injustificada dos veículos automóveis, que constituem os meios mais utilizados para exercer a livre circulação. Por esse motivo, a Comissão considera que as directivas supracitadas bem como as outras disposições aplicáveis devem ser interpretadas tendo em conta o princípio de liberdade de circulação.

---

<sup>1</sup> Na altura, já existiam convenções internacionais, designadamente a Convenção aduaneira sobre importação temporária de veículos rodoviários privados, concluída em Nova Iorque a 4 de Junho de 1954 nas Nações Unidas.

<sup>2</sup> O termo "importação" não foi adaptado aquando da supressão das fronteiras internas na União Europeia em 1 de Janeiro de 1993. Desde essa data, seria juridicamente mais adequado falar de "transferência" de um bem de um Estado-Membro para outro Estado-Membro.

<sup>3</sup> Publicada no JO L 105 de 23 de Abril de 1983; alterada pela Directiva 89/604 de 23 de Novembro de 1989 (JO L 348 de 29 de Novembro de 1989) e pela Directiva 91/680 de 16 de Dezembro de 1991 (JO L 376 de 31 de Dezembro de 1991).

<sup>4</sup> Publicada no JO L 105 de 23 de Abril de 1983; alterada pela Directiva 89/604 de 23 de Novembro de 1989 (JO L 348 de 29 de Novembro de 1989), pela Directiva 91/680 de 16 de Dezembro de 1991 (JO L 376 de 31 de Dezembro de 1991) e pela Directiva 92/12 de 25 de Fevereiro de 1992 (JO L 76 de 23 de Março de 1992).

<sup>5</sup> Publicada no JO L 376 de 31 de Dezembro de 1991. As disposições desta directiva contêm alterações que foram introduzidas na Sexta Directiva IVA (77/388) de 17 de Maio de 1977.

## **I. A APLICAÇÃO DO IVA À AQUISIÇÃO OU AO ALUGUER DE UM VEÍCULO AUTOMÓVEL NOUTRO ESTADO-MEMBRO**

Esta primeira parte é consagrada às normas harmonizadas em matéria de IVA, aplicáveis à aquisição e ao aluguer de automóveis que os residentes de um Estado-Membro adquirem ou alugam num outro Estado-Membro, a fim de utilizá-los - pelo menos de maneira preponderante - no seu Estado de residência.

### **A. Aquisição de um veículo automóvel num outro Estado-Membro**

Sobre este ponto, a legislação em matéria de IVA faz uma distinção entre os veículos novos e os veículos usados. No entanto, é essencial acrescentar que, em relação ao IVA, a noção de veículo "novo" e de veículo "usado" difere do uso que é feito destes termos na linguagem corrente. Com efeito, um automóvel é considerado como um meio de transporte "novo" na aceção do IVA quando a entrega é efectuada dentro do prazo de seis meses após a data da primeira entrada em serviço, ou quando o veículo não percorreu mais de 6000 quilómetros no momento da entrega. Se nenhuma destas duas condições se encontrar preenchida, o automóvel já não é considerado como "novo" (nº 2, alínea b) do artigo 28º-A da sexta directiva IVA).

#### ***1. Um particular compra um veículo automóvel "novo" num Estado-Membro a um sujeito passivo ou a um particular, com o objectivo de expedi-lo para outro Estado-Membro***

Quando um particular compra um veículo "novo" num Estado-Membro com o objectivo de enviar esse veículo para outro Estado-Membro onde será matriculado e utilizado, não há IVA devido no Estado de partida, ficando essa aquisição sujeita ao IVA no Estado-Membro para o qual o veículo é expedido, independentemente da qualidade do vendedor (sujeito passivo ou particular). Por conseguinte, será aplicável o IVA do Estado-Membro de chegada.

O objectivo deste regime específico é limitar as deslocações de comércio no sector dos veículos automóveis novos. Com efeito, sem a instauração deste regime especial, a diferença das taxas do IVA (eventualmente em combinação com diferenças nos preços praticados nos diversos Estados-Membros) incitaria os consumidores a comprar os seus automóveis em Estados-Membros onde a taxa do IVA é menos elevada.

Ao mesmo tempo, o legislador comunitário previu uma medida específica a fim de evitar uma cumulação de imposições no caso em que um veículo novo, que é objecto de tal aquisição intracomunitária passível de imposto no Estado de destino, é vendido por um particular. Este vendedor tem direito à dedução do IVA que pagou pela compra, importação ou aquisição intracomunitária do automóvel (nº 4 do artigo 28º-A da sexta directiva IVA). Esta dedução só é possível no limite ou até ao limite do

montante do IVA que o vendedor deveria pagar se a sua entrega fosse tributada no seu próprio Estado-Membro<sup>6</sup>.

## **2. *Um particular compra um automóvel que já não é "novo" num Estado-Membro, com o objectivo de expedi-lo para outro Estado-Membro***

Neste caso, o regime de IVA aplicável depende da qualidade do vendedor:

- Se o vendedor for um particular (ou um sujeito passivo que não deduziu o IVA que pagou em relação ao automóvel), não será devido nenhum IVA em relação a esta aquisição, nem no Estado-Membro de partida, nem no Estado-Membro de chegada;
- Se o vendedor for um sujeito passivo - revendedor, este aplicará normalmente o regime especial da tributação sobre a margem. Isto significa que aplica o IVA do seu país de origem à margem de lucro que obtém com a venda deste automóvel de segunda mão (sem que o montante deste IVA seja mencionado na factura). Neste caso, esta aquisição já não está sujeita ao IVA no Estado de destino;
- Se o vendedor for um sujeito passivo que deduziu o IVA aferente ao automóvel, será aplicável o regime normal de tributação. Isso significa que, em geral, o vendedor facturará o IVA do seu próprio Estado-Membro. No entanto, a entrega pode eventualmente estar sujeita ao IVA no Estado-Membro de chegada, nomeadamente quando o veículo é expedido para o outro Estado-Membro pelo vendedor ou por conta deste, se as entregas deste vendedor- sujeito passivo no Estado-Membro de chegada excederem um certo limite (a determinar pelos Estados-Membros) ou se o vendedor optar por uma tributação no Estado de destino. De qualquer forma, importa sublinhar que esta venda só pode ser sujeita ao IVA num dos dois Estados-Membros em causa. Por conseguinte, está excluída a dupla tributação.

## **B. Aluguer de um veículo automóvel noutro Estado-Membro**

Quando um particular aluga um automóvel junto de uma sociedade de leasing estabelecida num outro Estado-Membro, o lugar de tributação deste serviço deve ser aquele em que o prestador de serviços estabeleceu a sede da sua actividade económica ou um estabelecimento estável a partir do qual é efectuada a prestação de serviços (nº 1 do artigo 9º da sexta directiva IVA). Desta forma, o IVA sobre o aluguer apenas pode ser cobrado pelo Estado-Membro onde o prestador de serviços se estabeleceu<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Este facto pode ser ilustrado pelo exemplo seguinte: um particular compra um veículo automóvel novo ao preço de 20.000 € acrescido de 5.000 € de IVA. Em seguida, vende o automóvel – qualificado de "novo" de acordo com a legislação fiscal – por 16.000 € a um particular que o envia para outro Estado-Membro. Esta segunda venda é sujeita ao IVA no outro Estado-Membro. Se fosse tributado no primeiro Estado-Membro, o montante do IVA seria de 4.000 €. O vendedor poderá então recuperar, junto do seu Estado de residência, 4.000 € do IVA que pagou aquando da compra do automóvel.

<sup>7</sup> TJCE, 17 de Julho de 1997, C-190/95, ARO Lease, Colect., 1997, I-4383; TJCE, 7 de Maio de 1998, C-390/96, Lease Plan Luxembourg, Colect. 1998, I-2571.

## **II. REGRAS GERAIS QUE REGEM A APLICAÇÃO DOS OUTROS IMPOSTOS SOBRE OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PROVENIENTES DE OUTROS ESTADOS-MEMBROS**

### **A. Determinação da competência dos Estados-Membros para tributar os veículos**

No estado actual do direito comunitário, os Estados-Membros são largamente competentes para manter ou instaurar impostos sobre os veículos automóveis. A determinação dos veículos automóveis que entram no âmbito de aplicação destes impostos nacionais é geralmente ligada à matrícula dos automóveis. Numa comunicação de 15 de Maio de 1996, a Comissão já tinha salientado que um particular não pode ser autorizado a matricular o seu veículo no Estado-Membro de sua escolha, uma vez que isso implicaria que todos os veículos seriam matriculados no país onde a taxa dos impostos é mais baixa<sup>8</sup>. A Comissão tinha então confirmado o princípio segundo o qual cada pessoa deve matricular o seu veículo no Estado-Membro onde tem a sua residência normal<sup>9</sup>. Na maioria dos casos, essa residência é fácil de determinar. Quanto à determinação da residência normal nas situações em que o cidadão reside e circula temporariamente num outro Estado-Membro, o artigo 7º da Directiva 83/182/CE<sup>10</sup> prevê critérios concretos. A Comissão observa contudo que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o critério quantitativo ao qual esse artigo se refere (estada de mais de 185 dias por ano num lugar determinado) não pode ser considerado como determinante se houver outros factores que indicam uma situação diferente<sup>11</sup>. Além disso, a Comissão considera que é defensável que, quando um residente de um Estado-Membro dispõe de um automóvel que é utilizado de maneira não temporária no lugar da sua residência secundária num outro Estado-Membro, esse veículo automóvel seja matriculado no outro Estado. Esta abordagem justifica-se igualmente por outras razões, como a necessidade de efectuar o controlo técnico dos veículos automóveis<sup>12</sup>.

### **B. Limites gerais ao poder dos Estados-Membros de tributar os veículos automóveis "importados" de outro Estado-Membro**

Embora os Estados-Membros mantenham poderes para introduzir ou manter impostos sobre os veículos automóveis, esse poder está no entanto sujeito a certas restrições quanto aos seus efeitos sobre os veículos automóveis "importados" de outro Estado-Membro:

---

<sup>8</sup> Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro, JO C 143 de 15 de Maio de 1996, ponto V.1.; cf. TJCE, 21 de Março de 2002, C-451/99, Cura Anlagen, ponto 42, e as conclusões do advogado-geral apresentadas em 25 de Setembro de 1999 no mesmo processo, ponto 45.

<sup>9</sup> Trata-se de saber se esta regra também se aplica aos veículos automóveis em leasing, objecto de um procedimento prejudicial que está actualmente no Tribunal de Justiça (C-451/99, Cura Anlagen).

<sup>10</sup> Esta disposição corresponde ao artigo 6º da Directiva 83/183/CEE.

<sup>11</sup> TJCE, 23 de Abril de 1991, C-297/89, Ryborg, Colect. p. I-1943.

<sup>12</sup> Cf. conclusões do advogado-geral de 25 de Setembro de 1999 no processo C-451/99, Cura Anlagen, ponto 45.

- essas imposições não podem dar origem a formalidades na passagem das fronteiras nas trocas comerciais entre Estados-Membros (nº 3 do artigo 3º da Directiva 92/12/CE)<sup>13</sup>;
- essas imposições não podem constituir encargos de efeito equivalente a direitos aduaneiros (artigos 23º e 25º do Tratado CE);
- essas imposições não podem ser discriminatórias em relação aos veículos automóveis "importados" (artigo 90º e outras disposições do Tratado CE).

Estas condições aplicam-se tanto às "importações" efectuadas por residentes do Estado-Membro onde os automóveis são transferidos como às transferências efectuadas por residentes de um outro Estado-Membro, por exemplo quando um não residente transfere o seu automóvel para afectá-lo à sua residência secundária no Estado de "importação".

As duas últimas condições são analisadas a seguir.

### ***1. Proibição dos encargos de efeito equivalente***

Os Estados-Membros não podem introduzir ou manter encargos de efeito equivalente aos direitos aduaneiros na importação ou na exportação sobre os veículos automóveis "importados" ou "exportados" para outro Estado-Membro, ou seja, impostos que incidem sobre os veículos automóveis devido à passagem de uma fronteira interna da União (artigos 23º e 25º do Tratado CE).

No entanto, não é considerado um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro um imposto que esteja ligado a um sistema geral de tributação interna, ou seja, um imposto que apreenda sistematicamente categorias de bens segundo critérios objectivos, aplicados independentemente da origem dos bens (ver em seguida ponto 2). Ora, é bastante frequente que os Estados-Membros que aplicam impostos de montante muito elevado, cobrados de uma só vez (muitas vezes, embora não sempre, aquando da matrícula, da entrada em circulação do veículo automóvel no seu território) não fabriquem (ou fabriquem poucos) veículos automóveis. Neste caso, mesmo que essa imposição abranja teoricamente todos os automóveis, na prática só abrange os veículos "importados". A Comissão considera que uma tal imposição não constitui um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro à importação, uma vez que abrange todos os veículos automóveis.

### ***2. Proibição das imposições internas discriminatórias***

O direito comunitário não só proíbe as imposições que decorrem exclusivamente da passagem da fronteira mas também as imposições que são de aplicação geral (sobre os veículos nacionais e os veículos "importados", novos ou em segunda mão) caso as mesmas sejam discriminatórias em relação aos veículos "importados".

#### ***a) Artigo 90º do Tratado CE***

---

<sup>13</sup> Publicada no JO L 76 de 23 de Março de 1992.

Esta proibição das imposições internas discriminatórias está prevista expressamente no artigo 90º do Tratado CE. Esta disposição estipula nomeadamente que:

- quando existe, num Estado-Membro, uma produção nacional de automóveis novos, este Estado não fará incidir, directa ou indirectamente, sobre os veículos automóveis dos outros Estados-Membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, directa ou indirectamente, sobre os veículos automóveis nacionais similares<sup>14</sup> (artigo 90º, par. 1);
- este Estado também não fará incidir sobre os veículos automóveis dos outros Estados-Membros imposições internas de modo a proteger indirectamente a produção nacional de automóveis não similares (artigo 90º, par. 2).

### *1º Observações gerais*

Esta discriminação só pode ocorrer quando existem veículos automóveis "importados" que se encontram numa situação de concorrência (eventualmente potencial) com os veículos automóveis nacionais. O Tribunal de Justiça já deliberou que na ausência de produção nacional de veículos automóveis num Estado-Membro, quando a legislação nacional prevê a aplicação a esses veículos novos de um imposto único de um montante muito elevado, sem prever distinção entre veículos automóveis nacionais ou importados, esse imposto não pode ser considerado como discriminatório nos termos do artigo 90º do Tratado CE<sup>15</sup>. Em contrapartida, o artigo 90º do Tratado CE opõe-se a uma legislação nacional que prevê modalidades de imposição mais favoráveis para os veículos automóveis novos fabricados no território nacional que para os veículos automóveis novos "importados", mesmo que a produção nacional de veículos automóveis seja bastante fraca ou mesmo inexistente<sup>16</sup>.

A discriminação entre produtos nacionais e produtos importados pode resultar de diversos factores, por exemplo a taxa de imposição, a matéria colectável de imposição<sup>17</sup> ou as modalidades do imposto<sup>18</sup>. Convém sublinhar que é proibida

---

<sup>14</sup> Para apreciar o carácter de semelhança, é conveniente examinar se os veículos automóveis apresentam características análogas e respondem às mesmas necessidades dos consumidores; é esse o caso se as propriedades e as necessidades às quais esses veículos respondem os colocam numa relação de concorrência. O grau de concorrência entre dois modelos depende da medida em que respondem a diversas exigências, nomeadamente em matéria de preços, dimensão, conforto, desempenho, consumo, longevidade e fiabilidade.

<sup>15</sup> TJCE, 11 de Dezembro de 1990, C-47/88, Comissão/Dinamarca, Colect. p. I-4509.

<sup>16</sup> Ver, neste sentido, as conclusões apensas do advogado-geral nos processos C-90/94 *Haahr*, C-242/95 *GT-Link*, C-114/95 *Texaco* e C-115/95 *Olieselskabet*, Colect. 1997, p. I-4085, pontos 86 a 89.

<sup>17</sup> Por exemplo, se a base de imposição dos automóveis nacionais é o seu valor "à saída da fábrica", enquanto que as despesas de transporte, de distribuição ou de comercialização são tidas em consideração na matéria colectável do imposto aplicado aos veículos automóveis "importados"; ou se um Estado-Membro aplica aos veículos automóveis de segunda mão importados de outros Estados-Membros um sistema de tributação no qual a depreciação do valor real dos mesmos é calculada de forma geral e abstracta, com base em critérios ou tabelas fixos, que não são de molde a garantir que o montante do imposto devido não excede, pelo menos



qualquer discriminação mesmo que o efeito discriminatório se apresente apenas nalguns casos<sup>19</sup>.

Convém salientar que o artigo 90º do Tratado CE não restringe a liberdade dos Estados-Membros elaborarem um sistema de tributação diferenciada, mesmo para produtos similares, em função de critérios objectivos tais como a natureza das matérias-primas utilizadas ou os processos de produção aplicados. Essas diferenciações são compatíveis com o direito comunitário se prosseguirem objectivos de política económica compatíveis, por seu lado, com as exigências do Tratado e do direito derivado e se as suas modalidades forem de natureza a evitar qualquer forma de discriminação, directa ou indirecta, em relação a importações provenientes de outros Estados-Membros ou protecção em favor de produções nacionais concorrentes. Desta forma, a referência ao carácter mais ou menos poluente dos veículos constitui um critério objectivo, independente da origem dos produtos. Por outro lado, a referência a uma determinada cilindrada, como limiar diferencial entre duas taxas de tributação, constitui um critério objectivo independente da origem dos veículos. Contudo, quanto a este último critério, que é, *a priori*, objectivo, a Comissão notou que os Estados-Membros muitas vezes manipulam ou determinam a "potência fiscal" dos veículos automóveis de forma a protegerem a respectiva produção nacional. O Tribunal de Justiça já teve ocasião de definir as condições nas quais este critério deve ser aplicado de forma a não ser discriminatório<sup>20</sup>.

## 2º *Situação específica dos veículos automóveis em segunda mão*

A aplicação de impostos não-periódicos aos veículos em segunda mão "importados" coloca uma dificuldade específica de respeito do artigo 90º do Tratado CE, nomeadamente quando os veículos nacionais em segunda mão não são tributados nessa qualidade, tendo já sido tributados no estado novo (quando

---

nalguns casos, o montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos similares já matriculados no território nacional.

<sup>18</sup> Por exemplo, se forem concedidas facilidades de pagamento ao devedor do imposto no caso de um veículo nacional, e essas mesmas facilidades não forem concedidas ou forem menores no caso de um veículo importado.

<sup>19</sup> TJCE, 22 de Fevereiro de 2001, C-393/98, Gomes Valente, Colect. p. I-1327.

<sup>20</sup> O artigo 90º do Tratado CE proíbe submeter os veículos que excedem uma determinada potência fiscal a um imposto especial fixo cujo montante é várias vezes o montante mais elevado do imposto progressivo que deve ser pago em relação aos veículos que não atingem essa potência fiscal, quando os únicos veículos abrangidos pelo imposto especial são veículos importados, nomeadamente de outros Estados-Membros (TJCE, 9 de Maio de 1985, C-112/84, Humblot, Colect. p. 1367). Um sistema de imposto de circulação que, por um lado, mediante a criação de uma fracção de imposição que comporta mais potências fiscais que as outras, trava a progressão normal da imposição em favor automóveis do topo da gama de fabrico nacional e, por outro lado, inclui modalidades de determinação da potência fiscal desfavoráveis aos veículos importados de outros Estados-Membros, tem um efeito discriminatório ou protector na acepção do artigo 90º do Tratado CE (TJCE, 17 de Setembro de 1987, 433/85, Feldain, Colect. p. 3528). Em contrapartida, um sistema de tributação automóvel não pode ser considerado discriminatório somente porque apenas os produtos importados, nomeadamente de outros Estados-Membros, se situam na categoria mais fortemente tributada (ver TJCE, Comissão/Grécia, 5 de Abril de 1990, C-132/88, Colect. p. I-1567).

da matrícula ou da entrada em circulação) e, portanto, tendo sido objecto dessa imposição nessa altura<sup>21</sup>.

O Tribunal de Justiça admitiu que este tipo de imposição possa existir mas apenas no limite da parte residual do imposto incorporado no valor dos veículos em segunda mão nacionais similares, no intuito de respeitar o disposto no n.º 1 do artigo 90.º do Tratado CE. Este limite constituído pela parte residual do imposto incorporado no valor dos veículos automóveis em segunda mão nacionais similares aplica-se mesmo na hipótese de o critério de tributação seleccionado pelo Estado-Membro não ser o valor do veículo de segunda mão mas, por exemplo, a sua cilindrada<sup>22</sup>. O Tribunal de Justiça indicou ao mesmo tempo que a parte residual do imposto incorporado num veículo automóvel de segunda mão nacional (anteriormente tributado, frequentemente no estado novo) similar a um veículo de segunda mão importado diminuía proporcionalmente à depreciação real do veículo. A redução do imposto aplicado ao veículo de segunda mão importado (em relação ao imposto sobre este veículo no estado novo) deve pois ser proporcional à desvalorização real do veículo<sup>23</sup>. Na prática, esta operação de cálculo é frequentemente demasiado complexa, o que leva os Estados-Membros a optar por métodos específicos, fixos, para determinar o montante do imposto aplicável aos veículos de segunda mão "importados"<sup>24</sup>. A

---

<sup>21</sup> Entende-se por veículo nacional um veículo, mesmo fabricado noutro Estado-Membro, que já foi matriculado ou colocado no mercado no Estado-Membro em causa (ver TJCE, 11 de Dezembro de 1990, C-47/88, Comissão/Dinamarca, Colect. p. 4509, ponto 17).

<sup>22</sup> TJCE, 9 de Março de 1995, C-345/93, Nunes Tadeu, Colect. p. I-479.

<sup>23</sup> Para determinar o montante máximo do imposto aplicável ao veículo de segunda mão importado (dado que existem veículos de segunda mão similares no mercado nacional), é necessário por conseguinte proceder da seguinte forma: (1) determinar o imposto que teria sido aplicável ao veículo de segunda mão importado se tivesse sido importado em estado novo; (2) calcular a depreciação real do valor deste veículo de segunda mão em relação ao seu valor no estado novo, no mercado nacional do Estado de importação; para tal, é necessário determinar o preço do veículo importado no mercado nacional do Estado de importação no estado novo, por um lado, e no estado em que efectivamente se encontra tendo em conta todas as características deste veículo de segunda mão, por outro lado; (3) reduzir o montante do imposto determinado no ponto (1) proporcionalmente à depreciação real do veículo calculada no ponto (2).

<sup>24</sup> Na prática, os Estados-Membros que tenham instaurado um imposto único (não-periódico) são, geralmente, levados a optar por um dos três métodos de cálculo seguintes: ou confiam a um Comité de peritos a avaliação do valor do veículo de segunda mão importado para o mercado nacional, numa base casuística; ou baseiam-se numa tabela muito detalhada e pública do valor dos veículos de segunda mão no mercado nacional, elaborada por marca e por modelo de veículo, tendo em conta a idade do veículo e o número de quilómetros que percorreu antes da sua "importação"; ou determinam de maneira fixa a taxa de redução do imposto em função da idade dos veículos.

Tal como indicado pelo Tribunal de Justiça no acórdão Gomes Valente (TJCE, 22 de Fevereiro de 2001, C-393/98, Colect. p. I-1327, pontos 24, 26 e 28), para que uma tabela fixa reflecta de maneira bastante precisa a depreciação real dos veículos, deve ter em conta a idade, a marca, o modelo, a quilometragem, o modo de propulsão, o estado mecânico ou o estado de conservação do veículo em causa. Assim, o Tribunal, por exemplo decidiu que a diminuição anual do valor dos automóveis é em geral sensivelmente superior à 5% e que essa depreciação não é linear, particularmente nos primeiros anos em que é muito mais significativa do que nos anos seguintes (TJCE, 23 de Outubro de 1997, C-375/95, Comissão c/Grécia, Colect. p. I-5981).

Em todo o caso, qualquer método de determinação da depreciação dos veículos usados deve ser plenamente transparente, de modo que possa ser avaliado pelo juiz nacional, quando o contribuinte considera que a aplicação deste método ao veículo que importou provoca uma tributação mais pesada do veículo importado que de qualquer veículo nacional similar - TJCE, 22 de Fevereiro de 2001, C-393/98, Colect. p. I-1327;

este propósito, convém sublinhar que o artigo 90º do Tratado CE impõe uma obrigação clara e incondicional; há violação desta disposição quando a imposição que recai sobre o produto importado e a que recai sobre o produto nacional similar são calculadas de maneira diferente e segundo modalidades diferentes que têm como resultado, embora apenas nalguns casos, uma imposição superior do produto importado<sup>25</sup>. O Estado-Membro de importação não pode alegar dificuldades de ordem prática para justificar qualquer tipo de discriminação dos produtos importados<sup>26</sup>.

b) *Outras disposições do Tratado CE*

A proibição de aplicar regimes de imposição discriminatórios pode igualmente ser encontrada noutras disposições do Tratado CE, designadamente o artigo 49º. Este artigo proíbe as restrições à livre prestação de serviços em relação aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado da Comunidade que não seja o do destinatário da prestação<sup>27</sup>. Em virtude desta disposição, os Estados-Membros estão proibidos de aplicar um regime fiscal discriminatório aos veículos alugados junto de uma sociedade de leasing que esteja estabelecida num outro Estado-Membro<sup>28</sup>.

A esse respeito, a Comissão observa que os impostos que se aplicam, aparentemente, da mesma forma aos serviços de leasing fornecidos num Estado-Membro por uma empresa de leasing situada nesse Estado que aos serviços de leasing propostos no mesmo Estado por uma empresa de leasing situada num outro Estado-Membro podem revelar-se incompatíveis com o artigo 49º do Tratado CE. Se, por exemplo, se tratar de um imposto cobrado uma única vez (e não em função da duração do aluguer ou do preço do leasing), uma empresa de leasing deste primeiro Estado poderá conceder os veículos em leasing em diversas vezes ou vendê-los nesse Estado sem pagamento suplementar, enquanto que um concorrente de um outro Estado-Membro deverá pagar o mesmo montante de imposto, eventualmente por um período de aluguer mais curto. A Comissão considera que esta imposição cria um encargo suplementar para a empresa estabelecida no outro Estado-Membro e que é susceptível de desencorajar as pessoas de fazerem contratos junto das empresas de leasing estabelecidas noutro Estado-Membro. Para que seja compatível com o direito comunitário, deverão ser tomadas medidas de forma a que este imposto seja recebido *pro rata temporis*. Este parecer da Comissão foi já confirmado por um acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de Março de 2002<sup>29</sup>.

---

TJCE, 18 de Dezembro de 1997, C-284/96, Tabouillot, Colect. p. I-7471), TJCE, 26 de Junho de 1991, C-152/89, Comissão c/Luxemburgo, Colect. p. I-3141; TJCE, 26 de Junho de 1991, C-153/89, Comissão c/Bélgica, Colect. p. I-3171).

<sup>25</sup> Ver TJCE, 23 de Outubro de 1997, C-375/95, Comissão/Grécia, Colect. p. I-5981, pontos 20 e 29.

<sup>26</sup> Ver neste sentido o ponto 19 do acórdão Nunes Tadeu supracitado.

<sup>27</sup> As restrições objectivamente justificadas e que respeitem o princípio de proporcionalidade não são incluídas nesta proibição.

<sup>28</sup> Ver TJCE, 7 de Maio 1998, C-390/96, Lease Plano Luxemburgo, Colect. p. I-2571.

<sup>29</sup> TJCE, 21 de Março de 2002, C-451/99, Cura Anlagen.

### **III. REGRAS ESPECÍFICAS DE ISENÇÃO POR OCASIÃO DE UMA MUDANÇA DEFINITIVA OU TEMPORÁRIA DE UM VEÍCULO AUTOMÓVEL PARA OUTRO ESTADO-MEMBRO**

#### **A. Consequências fiscais da transferência definitiva de um veículo automóvel para um Estado-Membro, por ocasião da mudança de residência normal**

Quais as regras fiscais aplicáveis quando um veículo é definitivamente transferido de um Estado-Membro para outro Estado-Membro, no âmbito de uma mudança de residência? Esta questão foi abordada na Directiva 83/183/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis às "importações" definitivas de bens pessoais de particulares provenientes de um Estado-Membro.

##### ***1. Proibição de impor a transferência definitiva de um veículo***

A ideia sobre a qual assenta esta directiva é que o Estado-Membro para onde o veículo é transferido definitivamente pode tributar a utilização do automóvel neste país (nº 2 do artigo 1º) - como os outros automóveis em circulação - mas que a transferência em si não pode provocar imposição, na condição de o veículo em causa ter sido adquirido segundo as condições gerais de tributação no Estado-Membro de origem (ver nº 2, alínea a), do artigo 2º). Para esse efeito, a directiva prevê que os Estados-Membros concedam "*uma isenção dos impostos sobre o consumo normalmente exigíveis na importação definitiva, por um particular, de bens pessoais provenientes de um outro Estado-Membro*" (nº 1 do artigo 1º)<sup>30</sup>. Por conseguinte, são proibidos todos os impostos cujo facto gerador seja a transferência de um veículo de um Estado-Membro para outro Estado-Membro no âmbito de uma mudança de residência.

A Comissão observa que a proibição vale também para os impostos que, através de um outro facto gerador, significa com efeito tributar a "importação" de um veículo proveniente de outro Estado-Membro. Desta forma, a Comissão considera que a percepção de um imposto sobre a matrícula no Estado-Membro para onde o automóvel é definitivamente transferido no âmbito de uma mudança poderia ser considerada como uma tributação que recai sobre a importação desse veículo. Em contrapartida, a directiva não é contrária opõe à percepção de "direitos"(taxas) proporcionais ao custo administrativo da formalidade desta nova matrícula (nº 2 do artigo 1º)<sup>31</sup>.

Deve-se sublinhar que, até agora, o Tribunal de Justiça não se pronunciou sobre esta questão.

---

<sup>30</sup> Convém salientar que este tipo de transferência definitiva também não está sujeita ao IVA. Esta última proibição resulta do facto de essa transferência não ser considerada como uma operação tributável na acepção da Sexta Directiva IVA 77/388.

<sup>31</sup> Cf. a expressão "" motor vehicle registration fees " na versão inglesa do nº 2 do artigo 1º da Directiva.

## **2. Condições da concessão da isenção no país de destino**

De acordo com a Directiva 83/183 de 28 de Março de 1983, a concessão da isenção dos impostos automóveis cujo facto gerador está ligado à "importação" do automóvel para o outro Estado-Membro é subordinada a várias condições cumulativas:

- os veículos transferidos devem ter sido afectados ao uso do interessado antes da mudança de residência; os Estados-Membros podem exigir que esta afectação exista desde pelo menos seis meses antes da mudança de residência (nº 2 do artigo 2º);
- os veículos devem ser transferidos para o Estado-Membro de importação o mais tardar doze meses após a mudança da residência normal (nº 2 do artigo 7º);
- os veículos que tenham beneficiado da isenção não podem ser cedidos, alugados ou emprestados nos doze meses seguintes à sua "importação" com isenção, salvo em casos devidamente justificados que satisfaçam as autoridades competentes do Estado-Membro de "importação"(artigo 4º).

Na altura, o legislador comunitário tinha estabelecido estas regras precisas para garantir aos Estados-Membros que a harmonização (parcial) obtida desta forma não provocaria risco de abusos ou de evasão fiscal. Importa contudo sublinhar que a aplicação de regras de carácter geral que excluem automaticamente certas categorias de operações de vantagens fiscais, quer haja ou não haja de facto abuso ou evasão fiscal, ultrapassa as medidas necessárias para combater tal abuso ou evasão fiscal<sup>32</sup>. Por esse motivo, a Comissão considera que as disposições referidas devem ser interpretadas de modo flexível, com bom senso, e tendo em conta o seu objectivo, que é de prevenir abusos ou a fraude fiscal.

## **B. Utilização temporária de um veículo num Estado-Membro diferente do Estado de residência**

Acontece frequentemente que os residentes de um Estado-Membro utilizam o seu automóvel – o seu próprio automóvel ou um automóvel alugado ou emprestado - temporariamente noutro Estado-Membro, para uso privado ou profissional. Em geral, esta utilização não deveria ter consequências fiscais, na condição de se tratar de uma transferência curta.

### **1. Proibição de tributar os veículos temporariamente transferidos**

- a) *Uma proibição geral...*

---

<sup>32</sup> TJCE, 17 de Julho de 1997, C-28/95, Leur-Bloem, Colect. p. I-4161, ponto 44 (no que respeita à Directiva 90/434/CEE); TJCE, 29 de Maio de 1997, C-63/96, Skripalle, Colect. p. I-2847 e TJCE, 19 de Setembro de 2000, C-177/99 e C-181/99, Ampafrance (em matéria de IVA).

Quanto a esta situação, convém antes de mais salientar que os Estados-Membros não podem cobrar impostos que já foram proibidos no âmbito da transferência definitiva de um veículo, nomeadamente as taxas de registo e aquelas cujo facto gerador é (ou pretende ser) a "importação" de um automóvel proveniente de outro Estado-Membro (cf. supra, ponto IIIA). Com efeito, é evidente que os não residentes que "importam" um veículo temporariamente não podem ser obrigados a pagar impostos que estes Estados-Membros não podem cobrar nem mesmo por ocasião de uma transferência definitiva.

Por outro lado, a Directiva 83/182 de 28 de Março de 1983 prevê que os Estados-Membros para onde o veículo é temporariamente transferido devem atribuir aos residentes<sup>33</sup> dos outros Estados-Membros uma isenção dos impostos sobre o consumo, bem como dos impostos referidos no anexo à directiva (nº 1 do artigo 1º). Esta directiva visa por conseguinte também os impostos ligados à utilização do automóvel (essencialmente os de circulação)<sup>34</sup>. O objectivo desta proibição é evidentemente de evitar uma dupla tributação, dado que os veículos já foram sujeitos a estes impostos –consideradas equivalentes – no Estado de matrícula.

Importa observar que a utilização temporária com isenção não é limitada a um veículo. Com efeito, uma limitação do número de automóveis susceptíveis de beneficiar da isenção seria de molde a obstruir a livre circulação dos residentes dentro da Comunidade, que a directiva visa pelo contrário facilitar<sup>35</sup>. A directiva também não exige que o beneficiário da isenção seja o proprietário do veículo que conduz<sup>36</sup>.

b) ... mas limitada no tempo

1º *Regra geral: isenção por 6 meses por período de 12 meses*

A directiva prevê que a isenção seja concedida por um período contínuo ou não que não excede seis meses por período de doze meses (que não corresponde necessariamente ao ano civil) (artigos 3º e 4º, Al 2). Este princípio tanto é válido quando o automóvel é objecto de uso privado como quando o automóvel tem um uso profissional.

A directiva não contém nenhuma indicação relativa ao modo de prova da duração de estada de um veículo no território de um Estado-Membro.

---

<sup>33</sup> Os artigos 7º e 8º da Directiva referem-se à determinação do lugar da residência normal das pessoas em causa. Os critérios aí expostos não entram no âmbito da presente comunicação. A Comissão limita-se aqui a assinalar que o ónus da prova da residência normal incumbe às pessoas em causa, mas que estas podem estabelecer esta prova por todos os meios (nº 2 do artigo 7º). Convém também mencionar que as referidas disposições são objecto de alguns acórdãos do Tribunal de Justiça, que clarificam a sua interpretação (TJCE, 23 de Abril de 1991, C-297/89, Ryborg, Colect. p. I-1943; TJCE, 12 de Julho de 2001, C-262/99, Louloudakis).

<sup>34</sup> Tal como foi sido assinalado na introdução, a Directiva 83/182 já não tem efeito no que diz respeito ao IVA. Quanto a este último imposto, a situação é simples: a Sexta Directiva IVA não prevê tributação no caso de um veículo proveniente de um Estado-Membro ser temporariamente utilizado noutro Estado-Membro.

<sup>35</sup> TJCE, 29 de Maio de 1997, C-389/95, Klattner, Colect. p. I-2719, ponto 26.

<sup>36</sup> Cf. as conclusões do advogado geral no processo C-389/95, Klattner, Colect. 1997, I-2722, ponto 25.

Embora os Estados-Membros continuem a ser competentes para enquadrar este modo de prova, os meios escolhidos devem respeitar o direito à livre circulação das pessoas<sup>37</sup>. Nesta óptica, importa referir-se ao artigo 62º do Tratado CE, que proíbe aos Estados-Membros utilizar meios de controlo que dão lugar a formalidades ligadas à passagem das fronteiras internas na Comunidade<sup>38</sup>.

A Comissão considera que o prazo de seis meses, previsto pela directiva, será em geral suficientemente longo para permitir aos cidadãos exercer plenamente o seu direito à circulação num Estado-Membro diferente do da sua residência. Com efeito, não é insensato presumir que a presença de um cidadão num outro Estado-Membro durante um período que excede os seis meses implica um certo grau de permanência, que permite a este último Estado-Membro cobrar os impostos periódicos de circulação rodoviária e mesmo exigir a matrícula, que implica despesas (taxas) para a matrícula do automóvel. No entanto, afim de assegurar o respeito pela livre circulação de pessoas, importa aplicar esta condição de maneira razoável, guiada pelo bom senso, e tendo em conta o seu objectivo, que é de prevenir abusos ou a fraude fiscal.

## 2º *Excepções específicas*

Por razões evidentes, a isenção não está sujeita a nenhuma limitação de duração nos casos seguintes (artigo 5º):

- aquando da utilização de um automóvel matriculado no país de residência normal do utilizador para o trajecto efectuado regularmente no território de outro Estado-Membro para se deslocar da sua residência ao lugar de trabalho da empresa e voltar<sup>39</sup>;
- aquando da utilização por um estudante de um veículo de turismo, matriculado no Estado-Membro da sua residência habitual, no

---

<sup>37</sup> Ver TJCE, 2 de Agosto de 1993, C-9/92, Comissão/Grécia, Colect. p. I-4467 e as conclusões do advogado-geral no processo C-389/95, Klattner, Colect. 1997, p. I-2730, ponto 28.

<sup>38</sup> Esta recusa é confirmada expressamente no nº 8 do artigo 22º da Sexta Directiva IVA e no nº 2 do artigo 3º da Directiva 92/12 relativa aos impostos especiais de consumo.

<sup>39</sup> Num acórdão de 6 de Julho de 1988, o Tribunal de Justiça exprimiou-se sobre a situação inversa, na qual um veículo, utilizado por um trabalhador para efectuar o trajecto entre a sua residência e o local de trabalho, era posto à sua disposição pelo seu empregador, estabelecido num outro Estado-Membro (processo 127/86, Ledoux, Colect. p. 3741). O automóvel estava matriculado e era tributado no Estado do empregador. O automóvel voltava regularmente a esse Estado e era suposto voltar definitivamente no fim da relação de trabalho entre o empregador e o assalariado. O assalariado podia fazer uso privado a título acessório (incluindo no território do Estado-Membro do qual era residente). Tendo em conta o facto de a disponibilização se referir a um período que não excedia o termo da relação de trabalho com o assalariado, o Tribunal julgou que o Estado-Membro de residência do assalariado devia atribuir a isenção. Este acórdão tinha a ver com factos que se tinham passado antes da adopção da Directiva 83/182, mas era baseado na mesma lógica.

território do Estado-Membro onde o estudante reside à único fim de prosseguir os seus estudos<sup>40</sup>.

a directiva prevê igualmente que a isenção tem uma duração de sete meses por período de doze meses quando trata-se de um automóvel importado por um intermediário de comércio (nº 2 do artigo 4º)<sup>41</sup>.

## 2. *Condições da concessão da isenção*

A isenção prevista pela Directiva 83/182 está sujeita a condições específicas:

### a) *Proibição de ceder, alugar ou emprestar o automóvel*

A directiva prevê que o particular que transfere o seu automóvel temporariamente para um outro Estado-Membro para um uso privado não pode cedê-lo nem alugá-lo neste Estado-Membro, nem emprestá-lo a um residente deste Estado (artigo 3º)<sup>42</sup>. As mesmas proibições valem para os automóveis que são utilizados para fins profissionais. Além disso, neste último caso, o automóvel não pode sequer ser emprestado a um não residente do Estado para onde o automóvel foi temporariamente transferido (artigo 4º)<sup>43</sup>. Esta proibição - tal como é aplicável aos veículos para uso profissional - vale também nos casos particulares supracitados das pessoas que utilizam o automóvel para se deslocarem da sua residência ao local de trabalho da empresa no território de um outro Estado-Membro, e estudantes que prosseguem os seus estudos num outro Estado-Membro (nº 2 do artigo 5º).

A justificação desta condição é simples: pretende-se evitar que residentes de Estados-Membros com impostos automóveis (muito) elevados procurem subtrair-se a esses impostos elevados conduzindo automóveis que lhes são cedidos, alugados ou emprestados por residentes de outros Estados-Membros.

No entanto, esta proibição deve ser novamente interpretada de maneira razoável. Com efeito, não se pode proibir aos beneficiários da isenção o desempenho dos actos normais da vida corrente, nem a possibilidade de se tratar de circunstâncias excepcionais devidamente justificadas. Assim, a Comissão considera, por exemplo, que a proibição de emprestar o automóvel não está em causa quando o beneficiário da isenção está à bordo do veículo, embora este seja conduzido por um residente do Estado da "importação" temporária. Também não se poderia

---

<sup>40</sup> O nº 3 do artigo 9º da directiva instaurou um regime específico para a Dinamarca, que é autorizada a considerar qualquer pessoa (incluindo os estudantes) proveniente de outro Estado-Membro como tendo a sua residência habitual no Dinamarca se aí permanecer durante um ano ou 365 dias num período de 24 meses. No entanto, a referida disposição prevê regras e mesmo uma obrigação de concertação entre os Estados-Membros em causa, a fim de evitar qualquer dupla imposição.

<sup>41</sup> A Directiva 83/182 define os intermediários de comércio por referência ao artigo 3º da Directiva 64/224. Esta directiva foi revogada e substituída pela Directiva 1999/42 de 7 de Junho de 1999. Os intermediários de comércio doravante são definidos pelo anexo A, primeira parte, lista V, a) desta última directiva.

<sup>42</sup> Excluindo uma excepção específica para empresas de aluguer.

<sup>43</sup> Quando um veículo é ao mesmo tempo objecto de uso privado e de uso profissional, o uso dominante do automóvel deve determinar o regime que lhe é aplicado (TJCE, 6 de Julho de 1988, 127/86, Colect. p. 3741).



equiparar a um empréstimo interdito a situação de um residente de um Estado-Membro que visita temporariamente a sua família ou amigos num outro Estado-Membro e autoriza um membro da sua família ou um amigo a utilizar ocasionalmente o seu automóvel. Outro exemplo pode ser retirado do acórdão Profant, no qual o Tribunal de Justiça concluiu que o casamento de um estudante, que prossegue os seus estudos num outro Estado-Membro, com um cidadão desse Estado-Membro que trabalha no outro Estado-Membro, não implica necessariamente a transferência da residência habitual do estudante<sup>44</sup>.

*b) Condições específicas relativas ao uso profissional*

- O particular que transfere o seu automóvel pode utilizá-lo no Estado de destino para seu uso privado ou para fins profissionais, mas não pode utilizá-lo para efectuar dentro desse Estado transportes de pessoas, mediante remuneração, nem transportes industriais e comerciais de mercadorias (nº 1 do artigo 4º). No âmbito da presente comunicação, a Comissão limita-se a observar que considera que esta restrição não é aplicável à simples utilização conjunta de automóveis, quando dá lugar à partilha das despesas pelas diferentes pessoas transportadas.
- Quando o automóvel é objecto de uso profissional, o Estado-Membro para onde o automóvel é transferido pode pedir uma caução se tiver sérias dúvidas sobre o facto de o automóvel ser "importado" de maneira temporária por um residente de outro Estado-Membro (artigo 8º). O utilizador deste automóvel pode sempre reclamar o reembolso desta caução quando prova posteriormente que tem de facto a sua residência habitual num outro Estado-Membro. As autoridades devem reembolsar a caução num prazo de dois meses, a contar do momento em que esta prova é finalmente apresentada (artigo 8º, par. 2).

Importa sublinhar que o montante da caução deve ser moderado, a fim de respeitar o princípio da proporcionalidade. Nesta óptica, a Comissão considera que o montante da caução deve ser limitado aos montantes dos impostos automóveis que seriam devidos neste Estado se a pessoa em causa não pudesse provar que tem a sua residência habitual num outro Estado-Membro.

## CONCLUSÃO

1. A Comissão procurou interpretar, no âmbito do presente documento de informação, os direitos que o direito comunitário concede aos particulares no domínio da fiscalidade automóvel. A Comissão considera que muitos problemas aos quais os cidadãos comunitários são confrontados podem ser resolvidos por uma interpretação das disposições comunitárias, tendo em conta o direito à livre circulação dentro da Comunidade Europeia, elemento fundamental do mercado interno.

---

<sup>44</sup> TJCE, 3 de Outubro de 1985, C-249/84, Profant, Colect., p. 3237. De acordo com este acórdão, o estudante conserva em princípio o benefício da isenção durante o conjunto dos seus estudos, dado que não manifesta a vontade de instalar-se definitivamente no Estado-Membro onde prossegue os seus estudos.

Estes direitos podem ser invocados perante uma administração nacional, ou perante um órgão jurisdicional nacional. Os órgãos jurisdicionais nacionais podem apresentar pedidos de decisões prejudiciais ao Tribunal de Justiça sobre a interpretação das disposições comunitárias. Os cidadãos podem eventualmente apresentar queixas à Comissão Europeia. No entanto, importa assinalar que a Comissão apenas pode tratar de casos de violações generalizadas de certas disposições da legislação comunitária por parte da administração de um Estado-Membro.