



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Numero di notifica : 2024/0313/EE (Estonia)

## Tassa estone sui veicoli a motore e tassa di immatricolazione

Data di ricezione : 12/06/2024

Termine dello status quo : Not applicable

Misure fiscali : Sì

### Message

Messaggio 001

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2024) 1526

Direttiva (UE) 2015/1535

Notifica: 2024/0313/EE

Notifica di un progetto di testo da parte di uno Stato membro

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificaci3n – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20241526.IT

1. MSG 001 IND 2024 0313 EE IT 12-06-2024 EE NOTIF

2. Estonia

3A. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn  
Ettevõtluse osakond,  
el.teavitamine@mkm.ee

3B. Rahandusministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn

4. 2024/0313/EE - T40T - Trasporti urbani e stradali

5. Tassa estone sui veicoli a motore e tassa di immatricolazione

6. Veicoli delle categorie M ed N con massa a vuoto inferiore o uguale a 3 500 kg o L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, MS2, T1b, T3 e/o T5.

7.



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

### 8. Aliquote della tassa sui veicoli a motore:

#### 1. Tassa sui veicoli a motore per i veicoli leggeri

La tassa sui veicoli a motore è compresa tra 30 EUR e 90 EUR per i veicoli a motore delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, per i veicoli a motore della categoria MS2 con massa a vuoto non superiore a 1 000 kg, per i veicoli a motore della categoria T3 e per i veicoli a motore delle categorie T1b e T5 con massa a vuoto non superiore a 1 000 kg, per i quali sono trascorsi fino a dieci anni dalla data di immatricolazione iniziale alla data di inizio del periodo d'imposta.

La tassa sui veicoli a motore è compresa tra 30 EUR e 75 EUR per i veicoli a motore delle categorie L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, i veicoli a motore della categoria MS2 con massa a vuoto non superiore a 1 000 kg, i veicoli a motore della categoria T3 e i veicoli a motore delle categorie T1b e T5 con massa a vuoto non superiore a 1 000 kg, per i quali sono trascorsi più di dieci anni ma non più di 20 anni dalla data di immatricolazione iniziale alla data di inizio del periodo d'imposta.

#### 2. Tassa sui veicoli a motore per le autovetture

Tariffa annuale per le categorie M1 e M1G come somma di 3 componenti:

Importo di base 50 EUR

Componente di CO<sub>2</sub> - da 118 a 150 g/km = 3 EUR/g; 151-200 = EUR 3,5/g; 201+ = 4 EUR/g

La componente della massa massima inizia da 2 000 kg per le autovetture convenzionali, da 2 200 kg per i veicoli elettrici ibridi ricaricabili e da 2 400 kg per le auto elettriche, e varia da 0,40 EUR/kg a 400 EUR e a 440 EUR per le auto elettriche.

In assenza di un indicatore di CO<sub>2</sub>, la tariffa è calcolata sommando le tre componenti:

Importo di base 50 EUR

Componente di massa

Componente relativa alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> determinata in base al valore di riferimento WLTP

Nel caso di veicoli completamente elettrici: importo di base + componente di massa

Il rapporto di età riduce l'imposta dovuta per tutte le autovetture

Riduce l'imposta in caso di età da 5 a 15 anni (le componenti di massa e di CO<sub>2</sub> scendono al 10 % dell'importo iniziale).

A partire da 20 anni rimane solo l'importo di base

Il rapporto non riduce l'importo di base

#### 3. Tassa sui veicoli a motore per i furgoni

La massa del furgone non è presa in considerazione separatamente, ma è ampiamente correlata all'indicatore di CO<sub>2</sub>

La tariffa annuale è il risultato dell'aggregazione delle due componenti

Importo di base 50 EUR

Componente di CO<sub>2</sub>: 205-250 = 3 EUR, 251-300 = 3,5 EUR e 301+ = 4 EUR

In assenza di CO<sub>2</sub>, per il calcolo è utilizzata una formula distinta.

Importo di base 50 EUR

Componente relativa alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> determinata in base al valore di riferimento WLTP

La tariffa annuale per i furgoni completamente elettrici = 30 EUR

Il rapporto di età riduce l'imposta dovuta analogamente alle autovetture

#### 4. Tariffa di immatricolazione delle autovetture

La tariffa per le autovetture delle categorie M1 e M1G si compone di tre componenti:



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

L'importo di base di 150 EUR (invece di 300)

Componente basata sulla CO<sub>2</sub> (da 5 a 50 EUR)

La componente di massa massima parte da 2 000 kg per le autovetture convenzionali, da 2 200 kg per i veicoli elettrici ibridi ricaricabili e da 2 400 kg per le auto elettriche, ed è inferiore della metà, vale a dire 2/kg fino a 2 000 EUR e fino a 2 200 EUR per le auto elettriche.

Il CO<sub>2</sub> è determinato utilizzando il metodo WLTP. Nel caso di un veicolo per il quale è utilizzato il metodo NEDC per il calcolo, l'indicatore di CO<sub>2</sub> è moltiplicato per 1,21.

In assenza di un indicatore di CO<sub>2</sub>, la tariffa è calcolata sulla base delle tre componenti:

Importo di base 150 EUR

Componente di massa

Componente relativa alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> basata sul valore di riferimento WLTP (tenendo conto della potenza, della massa a vuoto, del carburante e dell'età).

La tariffa per un veicolo completamente elettrico = importo di base + componente di massa

### 5. Tariffa di immatricolazione dei furgoni

La massa non è conteggiata separatamente nei furgoni, ma è ampiamente correlata all'indicatore di CO<sub>2</sub>.

La tariffa per le categorie N1 e N1G si compone di due componenti:

L'importo di base di 300 EUR (invece del 500)

La componente basata sul CO<sub>2</sub> (2-40 EUR)

Il CO<sub>2</sub> è determinato utilizzando il metodo WLTP. Nel caso di un'autovettura con l'indicatore di CO<sub>2</sub> calcolato utilizzando il metodo NEDC, l'indicatore di CO<sub>2</sub> è moltiplicato per 1,3.

Se nel registro non figura alcun indicatore di CO<sub>2</sub>, la tariffa è calcolata sulla base delle due componenti:

Importo di base 300 EUR

Componente relativa alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> determinata in base al valore di riferimento WLTP

La tariffa per un furgone interamente elettrico = l'importo di base di 200 EUR

Per i furgoni con una potenza specifica superiore a 0,20 kilowatt per chilogrammo secondo LR, la tariffa di immatricolazione è pari all'aliquota di categoria M1 = i cosiddetti "falsi furgoni"

9. Il progetto di legge relativa alla tassa sui veicoli a motore introduce una nuova tassa in Estonia, la tassa sui veicoli a motore, che viene versata annualmente per i veicoli immatricolati nel registro degli autoveicoli. In secondo luogo, una tassa di immatricolazione dei veicoli a motore viene riscossa quando i veicoli a motore delle categorie M o N sono immatricolati per la prima volta in Estonia o al momento del primo trasferimento di proprietà.

L'Estonia detiene quasi il parco auto più vecchio e più inquinante dell'Unione europea nell'uso quotidiano. Detiene anche un numero superiore alla media di veicoli per persona. La legge europea fissa un obiettivo obbligatorio per l'Estonia di ridurre le emissioni totali di gas a effetto serra del 24 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005 (in precedenza 13 %). Queste circostanze hanno portato a una situazione in cui occorre prestare maggiore attenzione all'inquinamento, vale a dire alle emissioni eccessive di anidride carbonica. L'applicazione della tassa è una misura molto efficace che incide sul comportamento dei consumatori e la tassa estone sui veicoli a motore prevista dal presente progetto di legge sarà modellata di conseguenza.

La tassa sui veicoli a motore e la tassa di immatricolazione non sono rimosse sui seguenti veicoli:

1) veicoli a motore immatricolati come veicoli di emergenza nel registro del traffico;



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

2) veicoli a motore appartenenti a missioni diplomatiche e consolari di Stati esteri, missioni speciali, rappresentanze o sedi di organizzazioni internazionali riconosciute dal ministero degli Affari Esteri, istituzioni dell'Unione europea o agenzie o autorità istituite sulla base del diritto dell'Unione europea, rappresentanti diplomatici e consolari di Stati esteri accreditati in Estonia, a eccezione dei consoli onorari, rappresentanti di missioni speciali e organizzazioni internazionali, nonché veicoli a motore appartenenti al personale amministrativo di missioni diplomatiche, consolari o missioni speciali;

3) veicoli a motore appositamente ricostruiti per il trasporto di persone con disabilità o per l'uso da parte di persone disabili.

Nella determinazione della tassa sui veicoli a motore e della tassa di immatricolazione si è tenuto conto del rispetto dei seguenti principi:

basata sulla solvibilità – un principio importante della tassazione è la solvibilità, vale a dire che la distribuzione dell'onere fiscale deve essere equa; anche la tassa sui veicoli a motore non deve essere troppo regressiva, in modo che i proprietari di veicoli più economici (più vecchi) paghino una tassa significativamente maggiore sul loro reddito rispetto ai proprietari di un veicolo più costoso;

automatizzata – il calcolo fiscale si basa sui dati del registro di circolazione e sulla piattaforma di riscossione delle imposte TCB e TRAM;

non manipolata – non dipende dallo status del proprietario o dal luogo di residenza;

semplice – responsabilità fiscale con il minor numero possibile di distinzioni e calcolata sulla base di una formula comprensibile;

con un'ampia base – tutti i veicoli sono soggetti a imposta, compresi i motori elettrici;

con un basso onere amministrativo – l'imposta viene pagata nel corso dell'adempimento di altri obblighi;

difficile da evitare – ad esempio, verificando che sia stata pagata alla data di scadenza durante le normali revisioni dei veicoli;

pubblica – l'importo della tassa sui veicoli a motore per i veicoli soggetti a imposta è visibile nel registro dei veicoli inserendo i dati del veicolo a motore;

volta a ridurre l'inquinamento – la progettazione della tassa sui veicoli a motore ha un impatto minore sulla proprietà dei veicoli;

volta a ridurre i veicoli – la tassa sui veicoli a motore incide sul numero di veicoli in uso in Estonia e rallenta la tendenza alla crescita del numero totale di veicoli;

organizza il registro – evita l'immatricolazione di un veicolo nella categoria sbagliata ai fini della riduzione dell'imposta, motiva il veicolo a non essere lasciato in giro come rifiuto, vale a dire che il debito d'imposta del veicolo viene sospeso solo quando il veicolo è definitivamente cancellato dal registro stradale, ossia quando il veicolo viene cancellato.

Si noti che la Commissione ha formulato osservazioni sul recepimento della direttiva 182/83 nelle prime risposte alle comunicazioni con le quali l'Estonia ha notificato, il 2 febbraio 2024, l'intenzione di introdurre la tassa sui veicoli a motore e la tassa di immatricolazione. Con il progetto, la direttiva è recepita e sono formulate le seguenti osservazioni:

1. È stato analizzato l'ambito di applicazione della direttiva 83/182/CEE del Consiglio giungendo alla conclusione che essa non contempla una tassa sui veicoli a motore e pertanto non è necessario un recepimento. La direttiva prevede l'applicazione di esenzioni dall'imposta sul valore aggiunto, dalle accise e da qualsiasi altra imposta sui consumi, ma l'imposta estone sui veicoli a motore è un'imposta sui conferimenti. Secondo la metodologia del SEC2010, l'imposta sulle società, l'imposta sul reddito delle persone fisiche sui redditi da capitale, l'imposta sul gioco d'azzardo, l'imposta sulla pubblicità, l'imposta fondiaria, l'imposta sui veicoli merci pesanti, l'imposta statale sulle licenze e sulle licenze di esercizio, la tassa speciale sull'uso dell'acqua, la tassa stradale e di chiusura delle strade, altre imposte e oneri e l'imposta sui veicoli a motore sono considerate imposte sui conferimenti.

2. Nella regolamentazione delle tariffe di immatricolazione, viene recepita anche la direttiva introducendo un'esenzione per gli studenti provenienti da altri Stati membri che studiano in Estonia. Non è stato ritenuto necessario introdurre specificamente l'esenzione fiscale prevista dalla direttiva per i lavoratori di altri Stati membri in quanto, ai sensi dell'attuale legge sulla circolazione stradale, in Estonia non è necessario in alcun caso immatricolare un veicolo che rimane nel paese consecutivamente per meno di un anno. Pertanto, un lavoratore che viaggia tra il luogo di residenza e il luogo di lavoro non è tenuto a immatricolare il proprio veicolo e non è soggetto ad alcun obbligo fiscale. La tariffa di



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

immatricolazione è dovuta solo quando il veicolo è immatricolato in Estonia.

Il documento "Altri" contiene un elenco più dettagliato delle proposte di modifica e delle proposte di modifica di accompagnamento che derivano dal riscontro della Commissione europea, nonché un'analisi economica.

10. Riferimenti alla legislazione correlata: I testi legislativi in questione sono stati trasmessi nell'ambito di una notifica precedente:

2024/0060/EE

2024/0061/EE

11. No

12.

13. No

14. Sì

15. Sì

16.

Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No

\*\*\*\*\*

Commissione europea

Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535

email: [grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu](mailto:grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu)