

Rapport annuel sur la fiscalité: comment libérer le potentiel de croissance économique de l'UE

2013/2025(INI) - 14/12/2012 - Document de base non législatif

OBJECTIF : renforcer le marché unique en supprimant les obstacles fiscaux transfrontières pour les voitures particulières.

CONTEXTE : chaque année, près de **3 millions de voitures d'occasion sont transférées entre les États membres**, dont près d'un million pour cause de déménagement d'un État membre à l'autre. Les problèmes de **double imposition ou d'imposition multiple et de discrimination fiscale potentielle** en cas de transfert transfrontière de voitures particulières sont sources de préoccupation pour les citoyens et les prestataires de services de l'Union et sont autant de facteurs susceptibles d'entraver la mobilité transfrontière et de constituer un obstacle pour les candidats à l'expatriation.

Dans son [rapport de 2010 sur la citoyenneté de l'Union](#), la Commission a annoncé qu'elle allait chercher des solutions à la double imposition en matière de taxes d'immatriculation des véhicules. Dans sa [communication «Lever les obstacles fiscaux transfrontaliers pour les citoyens de l'Union européenne»](#), elle a mis l'accent sur les procédures de **réimmatriculation** excessivement complexes qui peuvent amener les citoyens à payer deux fois la taxe d'immatriculation et/ou de circulation lorsqu'ils transfèrent un véhicule dans un État membre autre que celui dans lequel ce véhicule est immatriculé.

À l'heure actuelle, **il n'y a pas d'harmonisation à l'échelle de l'Union en matière de taxes d'immatriculation et de circulation pour les voitures**. La Commission a présenté des propositions législatives visant à résoudre ces problèmes à trois reprises, en 1975, en [1998](#) et en [2005](#). La proposition de 1975 a débouché sur l'adoption de la **directive 83/182/CEE**, qui prévoit des exonérations fiscales pour l'introduction temporaire d'un véhicule routier à moteur dans un État membre depuis un autre État membre.

En dépit de la jurisprudence de la Cour et des initiatives législatives prises par la Commission, **il n'a pas été possible de remédier à la fragmentation des régimes fiscaux nationaux ou d'éliminer la double imposition** et la discrimination fiscale potentielle des citoyens qui transfèrent une voiture d'un État membre à l'autre.

CONTENU : la présente communication de la Commission décrit la situation actuelle dans le domaine des **taxes sur les voitures particulières au sein de l'Union** en expliquant les droits et obligations des États membres, des citoyens et des entreprises.

La Commission considère la **suppression des taxes d'immatriculation** et leur intégration (sans incidence sur les recettes) dans la taxe de circulation, ainsi que **l'harmonisation et l'écologisation de la fiscalité automobile**, comme la meilleure solution aux problèmes subsistants. Toutefois, comme sa proposition de 2005 n'a pas encore été adoptée, elle suggère **d'explorer des solutions immédiates** aux problèmes identifiés dans la communication.

La Commission a **recensé les meilleures pratiques** que les États membres devraient être en mesure de mettre en œuvre dans le cadre juridique existant et propose aux États membres de les appliquer **à court terme**:

1) Manque d'information : les États membres devraient fournir aux citoyens et aux entreprises des **informations suffisantes et actualisées** sur les taxes d'immatriculation et de circulation qu'ils appliquent

dans les situations transfrontières en cas d'installation dans un autre État membre. À cette fin, il conviendrait de désigner un **point de contact central** pour les contribuables, vers lequel un lien pourrait être fourni sur le **site web** de la Commission.

2) Problème de la double imposition : pour éviter la double imposition et la «surimposition» lorsque les citoyens transfèrent une voiture de façon permanente d'un État membre à l'autre, les États membres qui ont initialement appliqué une taxe d'immatriculation devraient, au minimum, accorder un **remboursement partiel de la taxe** en tenant compte de la dépréciation du véhicule, indépendamment de la question de savoir si l'État membre de destination prévoit une exonération de la taxe d'immatriculation, le cas échéant.

3) Transfert temporaire d'une voiture particulière et véhicules de location : les États membres devraient faire usage de la **flexibilité** que leur offre la directive 83/182/CEE pour appliquer un **régime plus libéral** autorisant l'utilisation temporaire de véhicules sur leur territoire sans application des taxes d'immatriculation et de circulation. Sont notamment visées à cet égard les voitures de location immatriculées dans un autre État membre, mais également d'autres situations d'utilisation temporaire ou occasionnelle, par un résident, d'une voiture immatriculée dans un autre État membre.

4) Fragmentation du marché automobile : les États membres devraient prendre des mesures pour réduire la fragmentation du marché automobile de l'Union imputable à l'application divergente, par les États membres, des taxes d'immatriculation et de circulation. Il convient également de prendre en compte les **prochaines lignes directrices relatives aux incitations financières pour des véhicules propres et économes en énergie**.

Suivi : après avoir reçu l'avis des institutions, la Commission a l'intention de mettre en place un **groupe de travail technique** afin d'examiner l'ensemble de ces questions avec les États membres. À l'issue de ce processus, **les discussions au Conseil sur la proposition de 2005 pourraient connaître un nouvel élan**. On pourrait également envisager la **révision de la directive 83/182/CEE**, afin de tenir compte de la jurisprudence de la Cour et de renforcer la transparence et la sécurité juridique.