# Fiscalité: taxation des voitures particulières aux niveaux national et communautaire

2002/2260(INI) - 06/09/2002 - Document de base non législatif

OBJECTIF : proposer l'examen, par le Conseil et le Parlement européen, des politiques et possibilités d'action future dans le domaine de la taxation des voitures particulières. CONTENU : la communication présentée par la Commission européenne se fonde sur les résultats de deux études récentes, ainsi que sur un certain nombre de meilleures pratiques en vigueur dans les États membres. Elle s'intéresse aux moyens de: - moderniser et simplifier les régimes actuels de taxation des véhicules, et notamment d'inclure de nouveaux paramètres dans l'assiette des taxes pour les voitures particulières afin de lier partiellement, voire totalement ces dernières aux émissions de CO2; - mieux coordonner et à un stade ultérieur rapprocher les régimes de taxation des voitures particulières et supprimer les entraves fiscales et les distorsions affectant la libre circulation des véhicules au sein du marché intérieur. Le marché des voitures particulières de l'UE est fragmenté en quinze marchés nationaux en partie à cause de la coexistence de politiques très différentes en matière de taxation des voitures. Il en résulte une série de problèmes tant pour les citoyens de l'Union que pour l'industrie automobile européenne. La présente communication fait clairement apparaître la nécessité d'envisager un certain nombre de mesures et d'actions dans le domaine de la taxation des voitures particulières, afin d'élaborer des solutions définitives aux problèmes rencontrés par les citoyens et l'industrie automobile et d'améliorer ainsi le fonctionnement du marché intérieur en permettant aux consommateurs de l'UE de mieux profiter des avantages qui en découlent. Outre cet aspect, la communication souligne clairement que la taxation des véhicules est susceptible de favoriser le respect des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto. Les recommandations formulées dans la communication s'articulent autour de deux aspects : 1) la suppression des entraves fiscales pour les voitures particulières au sein du marché intérieur: - il convient de réduire progressivement les montants des taxes d'immatriculation en vue de les ramener à de faibles niveaux et, de préférence, de les supprimer totalement. Cette mesure doit s'étaler sur une période transitoire d'environ 5 à 10 ans et tenir compte des conditions particulières à chaque État membre; - un transfert de recettes de la taxe d'immatriculation (TI) vers la taxe annuelle de circulation (TAC) et, dans une certaine mesure, vers les taxes sur les carburants doit être progressivement effectué; - les mesures doivent être prises en vue d'assurer un certain degré de rapprochement entre tous les États membres en ce qui concerne la TAC et particulièrement en matière de l'assiette de la taxe; - il y a lieu d'augmenter progressivement les droits d'accise sur le carburant diesel utilisé pour les voitures particulières en vue de les aligner totalement, à moyen terme, sur les droits d'accise applicables à l'essence sans plomb. En même temps, la TAC sur les voitures à moteur diesel doit êtrealignée sur celle applicable aux voitures à essence; - un système de remboursement de la TI doit être mis en place sans délai dans chacun des dix États membres appliquant actuellement cette taxe. Le système de remboursement serait également applicable aux voitures transférées définitivement dans un autre État membre à l'occasion d'un transfert de résidence; - des règles générales relatives au mode de calcul de la TI résiduelle applicable aux véhicules d'occasion importés d'autres États membres devraient être établies. Ce mode de calcul du montant résiduel de la TI devrait également être appliqué au système de remboursement; - il convient d'établir des règles générales destinées à éviter la double perception de la TAC. 2) Les mesures fiscales comme un des moyens de réduire les émissions de CO2 des voitures: - il convient de restructurer l'assiette des taxes automobiles afin d'établir un lien plus direct entre le niveau d'imposition et les émissions de CO2 des voitures particulières neuves. Tant la TI que la TAC doivent être transformées en taxes entièrement calculées sur la base des émissions de CO2 ou, à tout le moins, comporter un nouvel élément CO2. Cette modification structurelle doit être introduite compte tenu des conditions particulières à chaque État membre; - la différenciation des taxes, qui constitue un instrument fondamental pour réduire les émissions de CO2 des voitures particulières, doit être introduite dans tous les États membres. Au cours de la période transitoire, le niveau maximal de différenciation pourrait varier d'un État membre à l'autre en fonction des caractéristiques propres au marché de chacun d'entre eux; - la taxation des voitures de société doit tenir compte des objectifs généraux des politiques de l'UE,

notamment des politiques des transports et de l'environnement. La Commission recommande au Conseil d'approuver ces principes généraux et aux États membres de tenir compte de ces principes généraux au moment de l'évaluation et de la réforme de leurs régimes respectifs de taxation des véhicules. Sur la base de ces principes, et à la lumière des résultats obtenus lors de la procédure de consultation, la Commission pourrait élaborer des propositions en vue de l'adoption d'une législation communautaire appropriée.