

Fiscalité: taxation des voitures particulières calculées sur la base de leurs émissions de dioxyde de carbone

2005/0130(CNS) - 05/07/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM(2005)0261 du 5 juillet 2005 concernant les taxes sur les voitures particulières.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS: 4 options politiques ont été évaluées par la Commission.

1.1- Option 1: le maintien du statu quo: une telle approche reviendrait à s'en remettre entièrement aux décisions des États membres et de la Cour de justice des Communautés européennes. Si aucune mesure n'est prise, le fonctionnement du marché intérieur ne pourra pas être amélioré et l'objectif communautaire de 120 g/km pour les émissions de CO₂ risque de ne pas être atteint d'ici 2010.

1.2- Option 2: la deuxième approche consisterait à conserver les taxes sur les voitures particulières perçues actuellement, mais en introduisant un système de remboursement de la taxe d'immatriculation (TI), de façon à éviter la double imposition, qui ne se justifie pas dans le cadre du marché intérieur. Bien que ce système de remboursement représenterait le minimum nécessaire pour lutter contre les problèmes de double imposition, il ne suffirait pas pour s'attaquer aux autres difficultés que connaissent actuellement les citoyens, de même que l'industrie et le commerce automobiles. L'application du système de remboursement reposerait sur un nombre limité de règles communautaires visant à établir des méthodes objectives et transparentes pour le calcul de la valeur résiduelle des véhicules d'occasion exportés ou transférés définitivement en vue de leur immatriculation dans un autre État membre. Bien que cette option pourrait avoir quelques effets économiques positifs pour les citoyens, de même que pour l'industrie et le commerce automobiles, elle ne permettrait pas de supprimer la plupart des obstacles existants dans le marché intérieur et n'aurait aucune incidence positive sur l'environnement.

1.3- Option 3: abolition totale de la taxe d'immatriculation, sur une période de transition de 10 ans, établissement immédiat d'un système de remboursement de la taxe d'immatriculation durant la période de transition et restructuration à la fois de la taxe d'immatriculation et de l'assiette de la taxe annuelle de circulation incluant un paramètre lié aux émissions de CO₂. Il s'agit de l'option retenue par la Commission.

1.4- Option 4 : une politique communautaire globale portant sur les voitures de tourisme: l'approche envisagée viserait à adopter une politique globale de taxation des voitures particulières à l'échelle de l'UE analogue à celle de l'option 3, avec la seule différence qu'il ne s'agirait pas de supprimer la TI, mais de la ramener progressivement à un niveau n'excédant pas 10% du prix hors taxe du véhicule. Si une telle option serait susceptible d'avoir sur l'environnement des effets pratiquement identiques à ceux de l'option 3, elle n'éliminerait pas les autres obstacles auxquels les citoyens et l'industrie sont actuellement confrontés. En particulier, les citoyens devraient continuer de faire face à des coûts administratifs et sociaux liés à la lourdeur des procédures correspondantes. D'autres problèmes affectant le marché intérieur continueraient de se poser, comme la nécessité d'appliquer un système de remboursement de la taxe d'immatriculation aussi longtemps que cette dernière est perçue, ainsi que la persistance d'une importante fragmentation du marché automobile et de l'obligation d'effectuer des contrôles pour réduire les risques d'évasion fiscale.

En outre, dans cette option les États membres seraient encore confrontés aux dépenses administratives liées à l'entretien parallèle des systèmes de taxe d'immatriculation et de taxe annuelle de circulation et seraient néanmoins confrontés à une diminution des recettes liées à la taxe d'immatriculation. Enfin, cette option mènerait à une harmonisation partielle des taux, ce qui dépasserait le minimum nécessaire pour mettre en oeuvre les objectifs visés.

CONCLUSION : l'abolition totale de la taxe d'immatriculation devrait mener à la fois à une amélioration du fonctionnement du marché intérieur et à une contribution importante à la réalisation des objectifs de durabilité prévus par le protocole de Kyoto. L'option choisie (option 3) donnerait une impulsion à l'industrie automobile qui bénéficierait largement d'économies d'échelle, augmenterait sa compétitivité et dans une certaine mesure l'emploi. Un obstacle supplémentaire à la libre circulation des marchandises et des personnes sera levé. En outre, les systèmes d'imposition nationaux seront rapprochés et dans une certaine mesure harmonisés particulièrement en ce qui concerne l'assiette des taxes sur les véhicules.

IMPACT : l'option 3 devrait avoir pour principaux avantages de favoriser **une amélioration sensible du fonctionnement du marché intérieur et d'apporter une contribution majeure à la réalisation des objectifs environnementaux de la Communauté.**

En ce qui concerne le marché intérieur, il devrait en résulter des démarches administratives moins contraignantes, davantage de transparence et de sécurité juridique pour l'ensemble des opérateurs et, dès lors, moins d'entraves à la libre circulation des marchandises et des personnes. Les régimes fiscaux nationaux feront l'objet d'un rapprochement, notamment en ce qui concerne l'assiette des taxes sur les véhicules.

L'application du principe du «pollueur payeur» dans le secteur et la mise en oeuvre des mesures fiscales devraient offrir de nouvelles possibilités de réduction des émissions polluantes.

En outre, la suppression de la TI peut être conçue comme une opération neutre d'un point de vue budgétaire, étant donné que les pertes de recettes correspondantes peuvent être compensées par un transfert progressif et parallèle des recettes générées par la taxe d'immatriculation vers la taxe annuelle de circulation et si nécessaire, vers d'autres mesures fiscales, conformément aux dispositions de la directive 2003/96/CE du Conseil. La taxe annuelle de circulation constitue une source de recettes plus stable pour les budgets nationaux, puisqu'elle en génère pendant toute la durée de vie de la voiture particulière, alors que la TI n'en génère qu'au moment de l'achat du véhicule. Les États membres qui perçoivent une taxe d'immatriculation élevée auront la possibilité d'ajuster le passage vers la taxe annuelle de circulation en raison de leurs besoins jusqu'en 2016 au plus tard. Si ces États devront dans un premier temps supporter des coûts de transition afin d'adapter et de gérer leur système de taxation des véhicules, notamment au cours des premières années de la période transitoire, les coûts administratifs qu'ils devront ensuite assumer pour gérer ce système à l'issue de la période transitoire seront moindres.

En particulier cette option ne causerait à long terme aucune dépense administrative supplémentaire pour les États membres. Au contraire, puisque presque tous les États membres ont déjà un système de taxe annuelle de circulation, l'intégration de la taxe d'immatriculation dans cet impôt réduira les charges administratives à la fois sur les administrations et sur les citoyens puisqu'ils seront confrontés seulement à une taxe au lieu de deux. Les coûts transitoires de mise en oeuvre seraient relativement faibles puisqu'ils comporteraient principalement des modifications liées à un système fiscal existant et seraient compensés à plus long terme par les économies réalisées en éliminant des coûts d'administration et de conformité relatifs à la taxe d'immatriculation.

2- SUIVI : la proposition prévoit la présentation de deux rapports de la Commission concernant à la fois l'application et les résultats atteints au regard des objectifs clés de la directive. Le premier doit être

présenté 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive et le deuxième peu après la fin de la période transitoire de 10 ans. Ces rapports devraient fournir des éléments probants sur les progrès accomplis dans tous les sujets en discussion (abolition de la TI, fonctionnement du système de remboursement de la TI et progrès accomplis dans l'établissement des taxes sur les véhicules automobiles basées sur les émissions de CO₂). Le Conseil sera invité à adopter de nouvelles mesures, après consultation du Parlement européen, afin de réaliser les objectifs stratégiques de la Communauté et de promouvoir la durabilité environnementale.