

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

2005/0130(CNS) - 05/09/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de consultation de Karin **RIIS-JORGENSEN** (ADLE, DK) par 385 voix pour, 139 contre et 109 abstentions, le Parlement européen soutient la proposition de la Commission concernant les taxes sur les voitures particulières mais propose d'aller plus loin sur le plan environnemental.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- Les députés demandent d'introduire un paramètre lié aux émissions de polluants tels que le dioxyde de carbone et à l'efficacité énergétique dans l'assiette des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation (outre les émissions de dioxyde de carbone, d'autres polluants atmosphériques tels que les oxydes d'azote et les émissions de particules ayant une influence déterminante sur la qualité de l'air seraient ainsi pris en compte pour le calcul de ces taxes) ;
- En sus de la composante dioxyde de carbone, les États membres devraient pouvoir introduire dans leurs systèmes nationaux de taxation des automobiles une taxation différenciée sur la base des émissions de polluants et de la classification "Euro" ;
- Les États membres devraient s'abstenir d'imposer une double taxation dans le cas des taxes d'immatriculation des voitures particulières; une attention particulière devrait être accordée au cas des citoyens communautaires qui retournent dans leur pays d'origine après avoir passé plus de deux dans un autre État membre ;
- Les États membres doivent aussi être encouragés à introduire des incitations fiscales coordonnées pour les voitures particulières, afin d'accélérer la commercialisation de voitures particulières ou d'équipements qui satisfont aux exigences en matière d'économies d'énergie et d'efficacité énergétique, que soient utilisés des combustibles fossiles, tels l'essence, le gazole et le GPL, ou des carburants de substitution, tels les biocarburants, le gaz naturel et l'hydrogène, ou encore l'énergie électrique, y compris les moteurs hybrides ;
- Les États membres doivent avoir la possibilité, outre la composante dioxyde de carbone, de continuer à appliquer une différenciation entre les catégories de substances nocives, conformément à la directive 70/220/CEE (le prométhium, l'oxyde d'azote, le monoxyde de carbone et l'acide chlorhydrique ont une incidence directe sur l'environnement dans l'UE et devraient donc être pris en considération parallèlement à la composante dioxyde de carbone dans la base de calcul de la taxe sur les voitures particulières) ;
- Afin d'éviter que la suppression de la TI et le passage à une taxe de circulation annuelle ne conduise à des coûts excessifs, le rapport insiste sur le fait que la proposition doit être totalement neutre sur le plan budgétaire ;
- Les coûts de transaction liés au paiement des taxes d'immatriculation doivent être réduits grâce à l'introduction de solutions centralisées en ligne pour le calcul, le remboursement et le paiement des taxes d'immatriculation des véhicules en cas de déménagement dans un autre État membre.

- Au 31 décembre 2008, le total des recettes fiscales générées par l'élément des taxes annuelles de circulation lié aux émissions de dioxyde de carbone, à la consommation de carburant et aux émissions de polluants devra représenter au moins 25% des recettes totales générées par ces taxes. Dans ce contexte, les députés invitent la Commission à présenter, pour le 31 décembre 2006, une étude concernant le poids relatif à attribuer aux autres facteurs éventuels lors de la fixation de l'assiette de la taxe sur les voitures particulières ;
- Les parties prenantes, y compris les organisations de consommateurs, devraient être pleinement et régulièrement associées au processus de détermination de la valeur résiduelle des voitures particulières. Tout barème utilisé devrait être régulièrement actualisé et dûment rendu public ;
- Les États membres devraient communiquer à la Commission toute mesure adoptée afin de différencier la taxation des voitures de société sur la base de l'efficacité énergétique ;
- Les députés soulignent que dans la présente directive, rien ne fait obstacle au droit des États membres à exonérer de taxes de circulation les véhicules vieux d'au moins 20 ans ;
- Il est enfin recommandé que le champ d'application des dispositions soit étendu aux pays EEE-AELE.