Informations de base

2005/0130(CNS) CNS - Procédure de consultation Directive	Procédure caduque ou retirée
Fiscalité: taxation des voitures particulières calculées sur la base de leurs émissions de dioxyde de carbone **Subject** 2.70.02 Fiscalité et impôts indirects, TVA, accises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.15 Fiscalité de l'environnement	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ECON Affaires économiques et monétaires	RIIS-JØRGENSEN Karin (ALDE)	05/09/2005

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	TURMES Claude (Verts /ALE)	14/09/2005
TRAN Transports et tourisme	WIERSMA Jan Marinus (PSE)	14/09/2005

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	2828	2007-11-13

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Fiscalité et union douanière	ŠEMETA Algirdas

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
05/07/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0261	Résumé

08/09/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/06/2006	Vote en commission		Résumé
10/07/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0240/2006	
04/09/2006	Débat en plénière		
05/09/2006	Décision du Parlement	T6-0334/2006	Résumé
05/09/2006	Résultat du vote au parlement		
13/11/2007	Débat au Conseil		Résumé
07/03/2015	Proposition retirée par la Commission		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0130(CNS)
Type de procédure	CNS - Procédure de consultation
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 113
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	ECON/6/29518

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE364.912	06/04/2006	
Avis de la commission	ENVI	PE362.840	26/04/2006	
Avis de la commission	TRAN	PE367.698	28/04/2006	
Amendements déposés en commission		PE374.047	08/05/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0240/2006	10/07/2006	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0334/2006	05/09/2006	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0261	05/07/2005	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)0809	05/07/2005	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)4772	19/10/2006	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0749/2006	17/05/2006	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

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 intérieuret 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 œuvre 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.

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.

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

2005/0130(CNS) - 05/07/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer le fonctionnement du marché intérieur en supprimant les obstacles fiscaux actuels au transfert des voitures particulières d'un État membre vers un autre, et mettre en œuvre la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO2 des voitures particulières.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Conseil.

CONTENU : la Commission européenne présente une proposition de directive prévoyant la restructuration des systèmes de taxation des voitures particulières des États membres. Les mesures proposées consistent uniquement à établir une structure uniforme à l'échelle de l'UE pour la taxation des voitures particulières. Il ne s'agit nullement d'harmoniser les niveaux de taxation ni d'obliger les États membres à introduire de nouvelles taxes.

La proposition de la Commission est basée sur les recommandations présentées dans une Communication de 2002, qui ont reçu l'appui du Parlement européen, des principaux acteurs du secteur et du public. Elle contient les trois éléments suivants:

1) **La suppression de la taxe d'immatriculation (TI)** : la proposition prévoit une suppression progressive de la TI sur une période de cinq à dix ans, afin d'éviter d'imposer une charge fiscale excessive aux particuliers détenteurs d'une voiture qui ont acquitté une taxe d'immatriculation élevée et qui devraient, en plus, payer une taxe annuelle de circulation (TAC) majorée ainsi que des taxes sur des carburants. L'application progressive de cette mesure serait assortie de dispositions protégeant les propriétaires de voitures contre toute dépréciation subite de ces dernières. Les États membres qui perçoivent des taxes d'immatriculation élevées pourraient mettre la période transitoire à profit pour apporter les modifications structurelles nécessaires à leur système de taxation des voitures particulières.

2) **La mise en place d'un système de remboursement de la TI** : selon ce système, les États membres seraient tenus de rembourser une partie de la taxe d'immatriculation perçue sur toute voiture particulière ensuite exportée ou transférée en vue de son utilisation permanente dans un autre État membre. Cette mesure vise à lutter contre la double imposition qui existe actuellement et à lier la perception de ces taxes à l'utilisation réelle qui est faite de la voiture dans l'État membre concerné. Un système de remboursement analogue est proposé pour les taxes annuelles de circulation.

3) **La restructuration de l'assiette de la TI et de la TAC en vue de la lier totalement ou partiellement aux émissions de CO2**. En ce qui concerne les TAC, la proposition prévoit la restructuration de leur assiette en vue de la lier partiellement ou totalement aux émissions de CO2 des voitures particulières d'ici 2010. Les Etats membres qui perçoivent une TI devront également, d'ici 2010, inclure un paramètre lié aux émissions de CO2 dans l' assiette de la taxe, tout en procédant progressivement à sa suppression. Le paramètre lié aux émissions de CO_2 devra générer au moins 25% du total des recettes provenant des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation à compter du 1er décembre 2008, et au moins 50% du total de ces recettes d'ici au 31 décembre 2010.

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

2005/0130(CNS) - 13/11/2007

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur une proposition de directive concernant les taxes sur les voitures particulières qui vise à assurer un meilleur fonctionnement du marché unique de l'UE dans le secteur automobile et à contribuer à réduire les émissions de CO_2.

Le débat a fait apparaître une convergence de vues sur la nécessité de recourir à des mesures fiscales en matière de taxes sur les voitures particulières aux fins de décourager les comportements qui nuisent à l'environnement. Toutefois, différentes opinions ont été exprimées quant à la manière d'atteindre cet objectif, en particulier en ce qui concerne la nécessité d'une initiative communautaire en la matière.

La présidence examinera avec la Commission la marche à suivre en ce qui concerne le dossier.