



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.7.2005
COM(2005) 261 final

2005/0130 (CNS)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les taxes sur les voitures particulières

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 261}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE

- Motifs et objectifs de la proposition

L'existence de 25 systèmes de taxation différents pour les voitures particulières dans l'UE engendre des obstacles fiscaux tels que la double imposition, mais aussi des transferts transfrontaliers de véhicules trouvant leur origine dans la fiscalité ainsi que diverses distorsions et lacunes, et entrave ainsi le bon fonctionnement du marché intérieur. Les citoyens européens sont actuellement souvent tenus d'acquitter la taxe d'immatriculation (TI) deux fois et doivent faire face à de lourdes procédures administratives ainsi qu'à d'importants surcoûts, à des pertes de temps et à divers obstacles à la libre circulation de leurs voitures particulières au sein de la Communauté. Les grandes différences qui existent d'un État membre à l'autre en matière de fiscalité des voitures particulières ont une incidence négative sur la capacité de l'industrie automobile à tirer parti des avantages que le marché unique est censé leur procurer. La fragmentation actuelle du marché des voitures particulières empêche l'industrie de réaliser des économies d'échelle ou de produire des véhicules ayant les mêmes spécifications techniques dans l'ensemble du marché intérieur, ce qui se traduit par des écarts sensibles entre les prix hors taxes et les prix toutes taxes comprises payés par les consommateurs.

Les voitures particulières constituent en outre une source importante d'émissions de CO₂ et ont, dès lors, une incidence majeure sur la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE, à savoir le respect des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto. Les mesures fiscales constituent un des trois piliers de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. L'utilisation optimale de ces mesures fiscales, combinée aux engagements pris par l'industrie automobile (ACEA, JAMA et KAMA) et à la sensibilisation des consommateurs, sera déterminante pour la réalisation de l'objectif que la Communauté s'est fixé, qui est de ramener les émissions de CO₂ à 120 g/km d'ici 2010 au plus tard.

En conséquence, la présente proposition a pour double objectif d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et de mettre en œuvre la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. La proposition n'envisage pas d'introduire de nouvelles taxes sur les voitures particulières, mais elle envisage seulement la restructuration de telles taxes lorsqu'elles sont appliquées par les États membres, sans les obliger à introduire de telles taxes.

- Cadre général

Dans le domaine des voitures particulières, le bon fonctionnement du marché intérieur se heurte à des problèmes majeurs. Des niveaux de TI disproportionnés expliquent largement les écarts existants entre les prix hors taxes en vigueur dans les différents États membres et maintiennent les prix de vente au détail des véhicules à des niveaux tels qu'il est plus difficile pour les citoyens à faibles revenus de remplacer leurs véhicules usagés. L'assiette et le niveau des taxes d'immatriculation applicables actuellement varient considérablement d'un État membre à l'autre, le montant de ces taxes s'inscrivant, dans les cas extrêmes, dans une fourchette comprise entre 0 % et 180 % du prix hors taxe de la voiture. En termes absolus, en 1999, la TI moyenne variait entre 15 659 euros et 267 euros. L'assiette et le niveau des taxes annuelles de circulation (TAC) varient également sensiblement d'un État membre à l'autre, la

TAC moyenne acquittée en 1999, en termes absolus, étant comprise entre 30 euros par véhicule et 463 euros par véhicule. Sur base des informations à la disposition de la Commission, la TI est perçue dans la majorité des États membres et la TAC est perçue par 21 États membres. La législation communautaire n'étant pas suffisamment élaborée dans ce domaine, le seul outil dont disposent les citoyens pour résoudre leurs problèmes est la jurisprudence de la Cour de justice, qui se fonde essentiellement sur les principes généraux du traité CE.

Les transports sont responsables d'à peu près 28 % des émissions totales de CO₂. Le transport routier à lui seul représente quelque 84 % de l'ensemble des émissions de ce gaz imputables au secteur, ce chiffre étant attribué pour plus de la moitié aux voitures particulières. Une véritable utilisation des mesures fiscales pour ramener ces émissions à 120 g/km est fondamentale pour la réalisation de la stratégie communautaire. Ces mesures ont une forte valeur incitative, dans la mesure où elles encouragent notamment le renouvellement rapide du parc automobile et poussent les consommateurs à se tourner vers des voitures particulières plus économes en carburant.

En septembre 2002, la Commission a soumis à l'examen du Conseil et du Parlement européen une communication [COM(2002) 431] présentant un certain nombre d'options envisageables pour les mesures à prendre en matière de taxation des voitures particulières dans l'Union européenne. La Commission a annoncé que sur la base des principes énoncés dans cette communication, et à la lumière des résultats obtenus lors de la procédure de consultation, elle aurait élaboré des propositions en vue de l'adoption de dispositions dans certains domaines pour lesquels les objectifs pourraient être mieux réalisés au niveau communautaire.

Le Conseil, le Parlement européen, l'industrie automobile et les principaux acteurs concernés ont été consultés de 2002 à 2004, afin d'identifier les éléments à intégrer dans la présente directive.

- Dispositions existantes dans le domaine couvert par la proposition

Les directives 83/182/CEE et 83/183/CEE du Conseil ont établi un nombre limité de dispositions communautaires ne couvrant que certains aspects de la fiscalité des voitures particulières. En l'absence d'autres dispositions de droit communautaire dans ce domaine, les États membres sont libres d'adopter leurs propres dispositions nationales pour la taxation des voitures particulières, à condition, toutefois, que ces dispositions soient conformes aux principes généraux du traité CE et, en particulier, qu'elles ne donnent pas lieu dans les échanges entre États membres à des formalités liées au passage d'une frontière et qu'elles respectent le principe de non-discrimination.

- Cohérence avec d'autres politiques

La voiture particulière est le moyen de transport qu'utilisent de nombreux citoyens désireux d'exercer leur droit à la libre circulation dans la Communauté. Les entraves fiscales rendent l'exercice de ce droit difficile. En outre, la fiscalité peut être utilisée pour mettre en œuvre la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et ainsi permettre à la Communauté de réaliser ses objectifs environnementaux.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- Consultation des parties intéressées

Oui

Méthodes de consultation, principaux secteurs ciblés et profil général des personnes interrogées

Consultation des États membres au sein du groupe de travail du Conseil en mai et juin 2003 et du Parlement européen (ECON et autres commissions) de la fin 2002 à novembre 2003. Consultation permanente de l'industrie automobile (ACEA) et des associations de consommateurs (AIT/FIA).

Consultation publique par l'intermédiaire du site web de juillet à septembre 2004.

Résumé des réponses et de la façon dont elles ont été prises en considération

Les résultats de la consultation sont synthétisés dans un rapport disponible sur le site de la DG TAXUD à l'adresse suivante:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_fr.htm.

Pratiquement 95 % des personnes interrogées pensent que l'application de 25 systèmes de taxation différents engendre des entraves fiscales et des distorsions qui affectent le bon fonctionnement du marché intérieur. Plus de 96 % des personnes estiment que des règles générales en matière de taxation des voitures particulières sont nécessaires au niveau communautaire, et plus de 93 % pensent que ces règles doivent intégrer et traiter les préoccupations environnementales. La consultation a reçu 2 040 réponses, dont 46 d'associations (représentant donc un nombre plus élevé de citoyens) et 8 d'organismes officiels.

La suppression progressive de la taxe d'immatriculation, combinée à l'application d'un système de remboursement pendant une période transitoire de cinq à dix ans ainsi qu'à l'introduction d'une nouvelle structure des taxes fondée sur les émissions de CO₂, a recueilli un large soutien.

Les suggestions ayant trait au contenu de la nouvelle initiative législative ont été prises en considération au moment de l'élaboration de la nouvelle proposition.

- Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

- 1) Publication, en novembre 2001, d'une étude sur les mesures fiscales destinées à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves (étude **COWI**). Sur la base de modèles, cette étude a calculé dans quelle mesure les taxes sur les véhicules (principalement les taxes d'immatriculation et les taxes annuelles de circulation) pouvaient constituer un moyen efficace de réduire les émissions des voitures neuves en vue d'atteindre l'objectif de 120 g/km fixé dans la stratégie de la Communauté.
- 2) En janvier 2002, une étude sur la taxation des véhicules dans certains États membres de l'UE (étude **TIS**) a évalué les obstacles affectant le fonctionnement du marché intérieur,

clarifié la situation actuelle, définit différents modèles fondés sur les modifications envisageables des régimes de taxation, évalué et interprété les résultats des hypothèses envisagées et formulé un certain nombre de recommandations sur les actions à entreprendre sur la base de ces résultats.

Les expériences acquises dans certains États membres qui ne perçoivent pas de taxes d'immatriculation ou qui appliquent des taxes annuelles de circulation calculées sur la base des émissions de CO₂ des voitures particulières se sont révélées très utiles pour l'élaboration de la nouvelle proposition.

- 3) Des conseils ont également été sollicités auprès d'experts d'autres services de la Commission, de l'industrie automobile, des associations de consommateurs du secteur et des États membres qui appliquent des taxes analogues à celles envisagées dans la proposition.

Méthodologie appliquée

Les avis exprimés ont été pris en compte pour élaborer la proposition.

Principales organisations/principaux experts consultés

L'industrie automobile (principalement l'ACEA et la JAMA), les principales associations de consommateurs du secteur (l'AIT et la FIA) ainsi que des experts fiscaux des États membres et des experts de divers services de la Commission.

Niveau de certitude scientifique: large consensus.

Avis reçu et utilisé

Oui

Moyens utilisés pour assurer la publicité de l'avis des experts

Les études mentionnées et la communication de 2002 peuvent être consultées sur le site web de la DG TAXUD, à l'adresse suivante:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_fr.htm.

- Analyse d'impact

Les options stratégiques recensées dans les études mentionnées, les recommandations sur les mesures à prendre figurant dans la communication de 2002 relative à la taxation des voitures particulières dans l'UE, ainsi que les résultats de la vaste consultation organisée à la suite de cette communication ont été évalués et utilisés dans le cadre de l'analyse d'impact.

Quatre options envisageables pour la taxation des voitures particulières ont été examinées. Le résultat de cet examen peut se résumer comme suit:

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.

Option 2: la deuxième approche consisterait à conserver les taxes sur les voitures particulières qui sont perçues actuellement, mais en introduisant un système de remboursement de la 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 bien sûr certainement 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, mais elle ne permettrait pas de supprimer la plupart des obstacles existants dans le marché intérieur et n'aurait aucune incidence positive sur l'environnement.

Option 3: l'approche envisagée vise à adopter une politique globale de taxation des voitures particulières à l'échelle de l'UE qui reposerait sur la suppression totale de la TI sur une période transitoire de dix ans, la restructuration de l'assiette des TI et des TAC afin d'y inclure un paramètre lié aux émissions de CO₂ et la mise en place d'un système de remboursement de la TI.

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. L'industrie automobile serait aussi davantage incitée à tirer pleinement parti des économies d'échelle réalisables, à accroître sa compétitivité et, dans une certaine mesure, à créer de l'emploi. 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 prévues dans la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières 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 TI vers la TAC et si nécessaire, vers d'autres mesures fiscales, conformément aux dispositions de la directive 2003/96/CE du Conseil. La TAC 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 TI élevée auront la possibilité d'ajuster le passage vers la TAC en raison de leurs besoins jusqu'au 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 TAC, l'intégration de la TI 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 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 TI.

Option 4: 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, quant à eux, 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 en outre de se poser, comme la nécessité d'appliquer un système de remboursement de la TI 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 TI et de TAC et seraient néanmoins confrontés à une diminution des recettes liées à la TI. Enfin, cette option mènerait à une harmonisation partielle des taux, ce qui dépasserait le minimum nécessaire pour mettre en oeuvre les objectifs visés.

La Commission a effectué l'analyse d'impact prévue dans son programme de travail. Le rapport de cette analyse est disponible sur le site web de la DG TAXUD.

3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- Résumé de l'action proposée

La Commission a élaboré sa proposition sur la base des recommandations, présentées dans la communication de 2002, qui ont reçu l'appui du Parlement européen, des principaux acteurs du secteur et du public. Les autres n'ont pas été intégrées dans la proposition.

L'acte proposé vise à introduire trois mesures principales:

1. Suppression de la taxe d'immatriculation

Cette mesure a reçu un accueil très favorable de la part de la quasi-totalité des acteurs interrogés au cours de la consultation, étant donné que les taxes d'immatriculation sont considérées comme une entrave évidente à la liberté de circulation des véhicules au sein du marché intérieur et ont une incidence négative sur la compétitivité de l'industrie automobile européenne. Toute solution basée sur la conservation de la TI n'éliminerait pas ces obstacles. 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 TAC

majorée ainsi que des taxes sur les carburants. Les États membres qui perçoivent des TI élevées auraient à prévoir un traitement fiscal particulier applicable à ces véhicules pendant une période correspondant à leur durée de vie moyenne. L'application progressive de cette mesure serait en outre assortie de dispositions protégeant les propriétaires de voitures d'occasion contre toute baisse immédiate de la valeur commerciale de leur(s) véhicule(s).

Enfin, les États membres qui perçoivent des TI élevées disposeront d'un laps de temps suffisant pour apporter les modifications structurelles nécessaires à leur système de taxation des véhicules et assumer les coûts de transition correspondants, compte tenu des spécificités de leur marché automobile.

2. Mise en place d'un système de remboursement de la TI

Les dispositions établissant ce système doivent être appliquées aux voitures particulières qui ont été immatriculées dans un État membre et sont ensuite exportées ou transférées en vue d'une utilisation permanente dans un autre État membre. Cette mesure a un double objectif: le premier est d'éviter le double paiement des taxes d'immatriculation, et le second de veiller à ce que ces taxes soient perçues en fonction de l'utilisation de la voiture dans l'État membre concerné. En vue de garantir la sécurité juridique et la transparence pour les citoyens européens, la proposition répond à la nécessité de définir des règles et des critères à la fois objectifs et transparents pour établir la valeur résiduelle exacte des voitures d'occasion et, par conséquent, pour fonder le calcul de la TI résiduelle pour les véhicules entrants et sortants sur une base plus équitable. La proposition intègre les critères fixés par une récente jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, ce qui devrait permettre de réduire considérablement le nombre, actuellement important, de plaintes introduites par les citoyens.

La proposition vise à établir un système de remboursement analogue pour la TAC, le calcul du montant à rembourser ou à percevoir devant être effectué au prorata de la période d'utilisation du véhicule sur le territoire de l'État membre concerné.

3. Restructuration de l'assiette de la TI et de la TAC en vue de la lier totalement ou partiellement aux émissions de CO₂

Au cours du processus de consultation, la grande majorité des participants ont admis qu'il était temps d'appliquer les mesures relevant du troisième pilier (mesures fiscales) de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières, et de profiter de leur important potentiel incitatif pour influencer les comportements des consommateurs et les pousser à se tourner vers des voitures particulières plus respectueuses de l'environnement.

La proposition intègre cette option stratégique envisagée et a été accueillie très favorablement au cours du processus de consultation. En ce qui concerne les TAC, qui sont perçues par la grande majorité des États membres, la proposition prévoit la restructuration de leur assiette en vue de la lier partiellement ou totalement aux émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières d'ici 2010. Les États 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. La période envisagée pour restructurer l'assiette des TAC et des TI tient compte de l'engagement pris par la Communauté européenne de ramener les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières à 120 g/km d'ici 2010 au plus tard.

Afin d'éviter une plus grande fragmentation du marché interne qui trouverait son origine dans

une application potentiellement divergente d'un État membre à l'autre des règles relatives à l'inclusion du paramètre «dioxyde de carbone», la Commission propose qu'à compter du 1^{er} décembre 2008 (début de la période d'engagement prévue par le protocole de Kyoto), au moins 25 % du total des recettes fiscales générées par les taxes d'immatriculation et les taxes annuelles de circulation le soient grâce au paramètre lié aux émissions de CO₂ intégré dans l'assiette de ces taxes. Au 31 décembre 2010, au moins 50 % du total des recettes fiscales générées par les taxes annuelles de circulation et les taxes d'immatriculation (dans l'attente de la suppression de ces dernières) devront l'être grâce au paramètre lié aux émissions de CO₂ intégré dans l'assiette de ces taxes.

Des études récentes¹ fournissent des exemples quant à la façon dont les États membres peuvent introduire le paramètre lié aux émissions de CO₂. En l'occurrence, les recettes totales générées sur la base de ce paramètre doivent être progressivement accrues d'ici à 2010 et, dans le même temps, les recettes générées sur la base de l'ancienne structure des taxes doivent être progressivement réduites afin de respecter la neutralité budgétaire de la mesure. Il est évident qu'il appartiendra à chaque État membre de fixer le niveau de la taxe en termes d'euros par gramme de CO₂ émis au kilomètre.

- Base légale

Traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93.

- Principe de subsidiarité

- A. La proposition concerne un domaine qui ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté. Le principe de subsidiarité est donc applicable. A la lumière des objectifs de la proposition de directive, qui sont l'amélioration du fonctionnement du marché intérieur et la promotion de la durabilité environnementale; une approche communautaire est nécessaire. Dans ce respect la proposition comporte un ensemble équilibré de mesures représentant le minimum nécessaire afin d'atteindre ces objectifs

En effet, des taxes divergentes sur les voitures particulières peuvent constituer des obstacles graves pour la libre circulation des personnes et des marchandises. En ligne avec le contenu du principe de subsidiarité, la proposition vise à introduire une transparence totale dans les systèmes de taxation appliqués par les États membres, sans intervention injustifiée au niveau communautaire. Étant donné que les questions traitées ont souvent une dimension politique importante au niveau tant national que régional, comme la détermination des taux d'imposition, la proposition ne les fait pas relever de la compétence exclusive de la Communauté.

De plus, les engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto ne peuvent pas être suffisamment remplis par les États membres individuels, et par conséquent pour des raisons d'échelle ou des effet de l'action, ils peuvent être plus efficacement atteints au plan communautaire et pour cette raison, ils nécessitent une action coordonnée au niveau de la Communauté. La proposition vise pour la première tentative de mettre en place un cadre juridique permettant le recours aux mesures fiscales prévues dans le troisième pilier de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières.

¹ Nouvelle taxe = ancienne taxe + a * g CO₂ - b (étude COWI, point 4.3.2, page 87).

- B. Le principe de subsidiarité implique que la Communauté doit agir seulement si et dans la mesure où les objectifs de l'action proposée ne peuvent pas être suffisamment réalisés par les États membres et peuvent donc, en raison de l'échelle ou des effets de l'action proposée, être mieux réalisés par la Communauté. En conséquence, en ce qui concerne l'amélioration du fonctionnement du marché intérieur, l'action non coordonnée des États membres entraîne, à elle seule, des coûts élevés liés à la gestion des systèmes de taxation nationaux. Elle ne permet pas de garantir la transparence et la sécurité juridique de ces systèmes de taxation, ni d'accroître la compétitivité de l'industrie automobile, ce qui engendre des coûts sociaux importants pour les citoyens.

Une telle action non coordonnée des États membres engendre des entraves fiscales telles que la double imposition, des transferts transfrontaliers de véhicules trouvant leur origine dans la fiscalité, ainsi que diverses distorsions et lacunes, et entrave ainsi le bon fonctionnement du marché intérieur.

Si aucune mesure n'est prise pour améliorer l'état actuel de ce secteur, l'image que les citoyens européens ont de l'UE continuera à s'en trouver ternie et l'industrie automobile ne sera pas en mesure de tirer parti des avantages offerts par le fonctionnement du marché unique.

Une action au niveau communautaire aura pour effet de réduire les coûts des opérations et de mettre à la disposition des citoyens des voitures particulières à la fois plus abordables, plus respectueuses de l'environnement et plus sûres. L'amélioration de la compétitivité de l'industrie automobile favorisera, quant à elle, la création d'emplois. Les revenus des États membres ne seront pas affectés si les modifications structurelles proposées sont introduites de façon à garantir la neutralité nécessaire d'un point de vue budgétaire, à savoir si les pertes de recettes découlant de la suppression progressive de la TI sont compensées par une augmentation équivalente et parallèle de celles générées par la TAC et, dans une certaine mesure, par d'autres taxes conformément aux dispositions de la directive 2003/96/CE.

Indicateurs quantitatifs fondés sur un certain nombre de scénarios envisagés dans le cadre des études TIS et COWI. Selon un scénario prévoyant une diminution de 50 % de la TI, les prix hors taxes des voitures devraient augmenter légèrement dans les États membres qui perçoivent une TI élevée (de 2 % à 5 %) et les prix de vente au détail des voitures devraient connaître une diminution sensible (de 11 % à 26 %). Cependant, ils resteraient pratiquement inchangés dans les autres États membres.

- C. En ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂, le principe de subsidiarité est encore une fois pleinement satisfait car une action coordonnée au niveau communautaire est nécessaire si l'on veut que la Communauté puisse réaliser ses objectifs environnementaux. La réduction des émissions de CO₂ étant un problème de dimension communautaire, une telle action entreprise à ce niveau sera indubitablement plus efficace pour atteindre les objectifs environnementaux de la Communauté. Le résultat clairement positif attendu des mesures proposées sera une amélioration sensible de la situation environnementale due à la réduction des émissions de CO₂ et, potentiellement, des émissions des substances polluantes.

Dans ce cas spécifique le marché intérieur et l'objectif environnemental sont étroitement liés et les dissocier et aborder ces questions séparément ne produirait pas suffisamment de

résultats.

D. En ce qui concerne les effets attendus des mesures fiscales en termes de durabilité environnementale, le tableau suivant fournit quelques données extraites de modèles testés.

Tableau: Potentiel de réduction des émissions de CO₂ sur la base de diverses mesures fiscales (en %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Objectif de réduction des émissions de CO₂, en %	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Différenciation accrue des taxes existantes									
• taxe d'immatriculation	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• taxe de circulation	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Ajout d'un élément lié aux émissions de CO₂ aux taxes existantes									
• taxe d'immatriculation	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• taxe de circulation	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Taxes totalement différenciées en fonction des émissions de CO₂									
• taxe d'immatriculation	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• taxe de circulation	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• combinaison	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Source: étude COWI, tableau 1.8: Synthèse des principaux résultats

L'impact de l'introduction d'un élément fiscal sur la réduction des émissions de CO₂ peut être très significatif. En fait, une lecture appropriée des chiffres contenus dans l'étude COWI montre que l'introduction d'un élément CO₂ dans la base imposable des taxes existantes (dans le scénario actuel où, dans toute l'UE, la TI et la TAC coexistent toujours) mène à une diminution substantielle du CO₂. Dans certains cas, la seule introduction d'un élément CO₂ dans la TAC a été estimée atteindre autour de 50% de l'objectif global.

Il apparaît clairement que si l'on veut réduire de façon significative les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves, il est indispensable d'instaurer des taxes différenciées, de sorte que celles perçues pour les véhicules les plus économes en énergie soient considérablement inférieures à celles applicables aux véhicules plus gourmands. Cependant, si l'objectif de la Communauté de 120 g/km en moyenne pour les voitures neuves peut être en grande partie réalisé - à savoir à hauteur de 30,5 % à 86 % - grâce à une utilisation optimale des mesures fiscales consistant à lier les TI/TAC à un élément CO₂, cela ne suffira toutefois pas pour réaliser entièrement cet objectif. D'autres mesures visant, par exemple, à favoriser une croissance de la proportion de voitures roulant au diesel ou l'utilisation de voitures plus petites seront en effet nécessaires à cet égard. Ces mesures devraient, d'une part, viser à internaliser les externalités en vue d'appliquer le principe du «pollueur payeur» et, d'autre part, être simples, transparentes, non discriminatoires à l'encontre de certains types, classes ou segments de voitures, ainsi que neutres d'un point de vue technologique.

- Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la ou les raison(s) suivante(s).

La directive définit les mesures fiscales minimales à appliquer dans le domaine des voitures particulières pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur et promouvoir les objectifs

environnementaux de la Communauté. Elle n'affecte pas les niveaux des taxes ni leurs taux de différenciation, et laisse aux États membres une marge de manœuvre suffisante pour leur permettre d'appliquer ceux qui leur conviennent le mieux, compte tenu des particularités de leur marché automobile national. Les États membres resteront libres de déterminer la nature des mesures à prendre en vue de la suppression de la TI, de même que l'importance du paramètre lié aux émissions de CO₂ à introduire dans l'assiette de la TAC et de la TI, voire la nécessité de tenir compte d'autres émissions dans l'assiette de ces taxes.

En particulier, le premier des deux objectifs de la directive est l'amélioration du fonctionnement du marché intérieur. Le marché intérieur est destiné à profiter à la libre circulation des personnes ainsi qu'à la libre circulation des marchandises à des fins personnelles et commerciales. La TI crée des obstacles à l'exercice de ces libertés. Toute solution basée sur la conservation de la TI n'éliminerait pas ces obstacles.

En ce qui concerne le deuxième objectif, c'est-à-dire la promotion de la durabilité de l'environnement, la directive est destinée à mettre en œuvre le troisième pilier de la stratégie de la Commission pour réduire les émissions de CO₂ des voitures de tourisme, qui était le seul pilier non encore mis en œuvre. La stratégie reconnaît l'importance cruciale du troisième pilier afin de réaliser la cible que constitue la réduction des émissions de CO₂, et sa réalisation, qui est indispensable, est entièrement conforme au principe de proportionnalité, qui justifie l'action communautaire seulement où celle-ci est "nécessaire" ou "exigée" afin d'atteindre une certaine fin.

À la lumière de ce qui précède, tant l'aptitude de la directive à l'accomplissement des objectifs recherchés que la nécessité de la mise en place des mesures qu'elle contient, dans le sens où n'existe aucune autre option disponible qui soit moins restrictive, ne peuvent pas être contestées. En ce qui concerne le troisième facteur qui doit être évalué, la proportionnalité des mesures aux restrictions qui sont ainsi impliquées, il devrait être souligné que la directive n'aura aucun impact sur les recettes des États membres, qui pourront ajuster les flux de liquidités de recettes jusqu'à 2016. En outre, la directive ne cause, à long terme, aucune dépense administrative supplémentaire pour les États membres.

Enfin, afin de s'assurer que la proportionnalité est également respectée dans l'application de la directive, les cas des États membres qui diffèrent sensiblement de la norme en ce qui concerne certains paramètres, pourraient être pris en considération

Voir le point 4

- Choix des instruments

Instrument proposé: Directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la ou les raison(s) suivante(s).

Depuis 1983 et les directives 83/182/CEE et 83/183/CEE, l'expérience a montré qu'une directive laisse une marge de manœuvre suffisante aux États membres pour appliquer les règles fiscales fixées au niveau de la Communauté dans le cadre de leur système juridique et administratif national.

4) IMPLICATIONS BUDGETAIRES

L'adoption de la proposition n'aura aucune implication budgétaire.

5) INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

- Abrogation de dispositions existantes

L'adoption de la proposition n'entraîne l'abrogation d'aucune disposition existante.

- Tableau de correspondance

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive proposée ainsi qu'un tableau de correspondance entre lesdites dispositions et la directive.

- Espace économique européen

L'acte proposé concernant également les citoyens qui se déplacent entre l'UE et les pays de l'EEE, il serait indiqué d'en étendre l'application à l'Espace économique européen.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les taxes sur les voitures particulières

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne et, notamment, son article 93,

vu la proposition de la Commission²,

vu l'avis du Parlement européen³,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La taxation des voitures particulières peut représenter un outil complémentaire important pour la promotion des objectifs environnementaux, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il est souhaitable d'introduire un paramètre lié aux émissions de dioxyde de carbone dans l'assiette des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation. Cependant, afin de contribuer à atteindre les engagements pris par la Communauté et ses États membres dans le cadre du protocole de Kyoto, le paramètre proposé directement lié aux émissions de dioxyde de carbone doit être intégré dans l'assiette des taxes sur les voitures particulières perçues au cours de la période d'engagement 2008-2012. Étant donné que l'objectif stratégique de la Communauté consistant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières doit être atteint d'ici 2010 au plus tard, il est souhaitable d'intégrer pleinement le paramètre lié à ces émissions d'ici le 31 décembre 2010.
- (2) Le troisième pilier de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant, adoptée par le Conseil en 1996⁵, prévoit des mesures fiscales et est le seul qui doit encore être mis en œuvre au niveau communautaire.

² JO C ...

³ JO C ...

⁴ JO C ...

⁵ Conclusions du Conseil du 25.6.1996 et COM(95) 689.

- (3) Les États membres doivent être encouragés à introduire des incitations fiscales coordonnées pour les voitures particulières qui satisfont à des valeurs limites d'émission plus strictes que celles (Euro 4) imposées par la directive 98/69/CE⁶ relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE⁷, afin d'accélérer la commercialisation de voitures particulières qui satisfont à de futures normes à adopter au niveau communautaire (Euro 5).
- (4) Ces incitations fiscales pourraient prendre la forme d'une différenciation des taxes sur les voitures particulières sur la base du nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre par chacune d'entre elles.
- (5) Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur, il convient de prévoir que le paramètre lié aux émissions de dioxyde de carbone devra générer au moins 25 % du total des recettes provenant des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation d'ici le 31 décembre 2008, et au moins 50 % du total de ces recettes d'ici le 31 décembre 2010.
- (6) Dans le marché intérieur, les entraves fiscales à la libre circulation des personnes et de leurs biens personnels, notamment de leurs voitures particulières, doivent être supprimés. La présente directive vise à l'élimination de tels obstacles au moyen d'une restructuration de l'assiette des taxes sur les voitures particulières, appliquées par les États membres, tout en ne les obligeant pas à introduire de nouvelles taxes.
- (7) Pour exercer leur droit à la libre circulation, de nombreux citoyens européens utilisent leur voiture pour passer d'un État membre à un autre, que ce soit à titre temporaire ou à titre permanent. La grande variété de systèmes de taxation des voitures particulières affecte significativement la capacité des citoyens européens⁸ et de l'industrie automobile à tirer parti des avantages offerts par le marché intérieur. En particulier, les taxes d'immatriculation entraînent des coûts de transactions supplémentaires pour le consommateur, des écarts importants entre les prix hors taxes des véhicules, de même que la fragmentation du marché automobile, et ont une incidence négative sur les échanges transfrontaliers.
- (8) Les taxes d'immatriculation représentent un obstacle à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne et à l'accroissement de la compétitivité de l'industrie automobile européenne et doivent, dès lors, être progressivement supprimées sur une période de cinq à dix ans. Ce laps de temps permettra aux États membres qui perçoivent ce type de taxes de modifier leur système de taxation des voitures particulières en fonction des particularités de leur marché automobile national. Les pertes de recettes fiscales résultant de la suppression des taxes d'immatriculation pourront être compensées par un accroissement parallèle de celles générées par les taxes annuelles de circulation et, si nécessaire, par la perception d'autres taxes, conformément aux dispositions de la

⁶ JO L 350 du 28.12.1998, p. 1

⁷ JO L 76 du 6.4.1970, p. 1.

⁸ La Cour de justice européenne a jugé récemment dans son arrêt du 16 juin 2005 (cas C-138/2004) que les taxes d'immatriculation peuvent être considérées comme un obstacle à la libre circulation, notamment en raison de leur taux et de leur technicité.

directive 2003/96/CE du Conseil⁹, de telle façon que la charge fiscale globale reste inchangée.

- (9) Il convient cependant que les États membres qui perçoivent des taxes d'immatriculation établissent un système de remboursement de celles acquittées pour des voitures particulières exportées ou transférées de leur territoire en vue d'une utilisation permanente sur le territoire d'un autre État membre. Il est également indiqué de prévoir un système de remboursement analogue pour les taxes annuelles de circulation qui soit applicable dans les mêmes conditions. Ces systèmes de remboursement permettront d'éviter que les taxes correspondantes soient payées deux fois et auront pour conséquence une perception plus équitable des taxes sur les voitures, fondée sur l'utilisation qui est faite des véhicules dans chaque État membre.
- (10) Dans les États membres concernés, les systèmes de remboursement des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation devraient être introduits sans délai, de façon à éviter les distorsions et les différences de traitement fiscal des voitures particulières.
- (11) Le montant à rembourser ou à percevoir au titre des taxes d'immatriculation pour une voiture particulière doit dépendre directement de la valeur résiduelle du véhicule. Il est donc nécessaire d'établir des règles communautaires, fondées sur des facteurs objectifs, permettant de déterminer la dépréciation d'un véhicule et, dès lors, le montant de la taxe d'immatriculation résiduelle incorporé dans sa valeur résiduelle.
- (12) Afin de faciliter l'adaptation aux nouvelles dispositions et, ainsi, de limiter les effets négatifs qui pourraient en découler, la Commission doit être informée des niveaux des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation perçues par les États membres au cours de la période transitoire, ainsi que du niveau des taxes annuelles de circulation qui le seront à l'issue de cette période.
- (13) La Commission doit suivre l'évolution des mesures adoptées par les États membres pour la mise en œuvre de la présente directive et en informer le Conseil et le Parlement européen.
- (14) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir améliorer le fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des voitures particulières et promouvoir l'utilisation efficace des mesures fiscales afin de mettre en œuvre la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

⁹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Chapitre I

OBJET ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

La présente directive définit des règles pour le calcul des taxes applicables aux voitures particulières sur la base de leurs émissions de dioxyde de carbone.

Elle prévoit aussi la suppression des taxes d'immatriculation ainsi que la mise en place d'un système de remboursement des taxes d'immatriculation acquittées, applicable à certaines conditions.

La présente directive établit en outre un système de remboursement des taxes annuelles de circulation.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par «voiture particulière» un véhicule de catégorie M1, tel qu'il est défini à l'annexe II, point A, de la directive 70/156/CEE du Conseil¹⁰.

Chapitre II

TAXES ANNUELLES DE CIRCULATION

SECTION 1

ASSIETTE ET DIFFÉRENCIATION DES TAXES

Article 3

Disposition générale

1. Tout État membre percevant, en relation avec l'utilisation sur son territoire d'une voiture particulière, une taxe spécifique et périodique dont les caractéristiques sont identiques ou analogues à celles des taxes énumérées à l'annexe I, ci-après dénommées «taxes annuelles de circulation», calcule cette taxe sur la base de la durée d'utilisation de la voiture particulière sur son territoire au cours d'une période de douze mois déterminée.
2. Les taxes annuelles de circulation ne peuvent être perçues pour une voiture particulière que par l'État membre dans lequel elle est immatriculée.
3. Afin de garantir la perception des taxes annuelles de circulation, l'État membre d'immatriculation est réputé être celui dans lequel la voiture est utilisée de façon permanente, soit du fait que son propriétaire y a établi le lieu de sa résidence

¹⁰ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

normale, au sens de l'article 6 de la directive 83/183/CEE du Conseil¹¹, soit du fait de l'utilisation de la voiture dans cet État membre pendant plus de 185 jours au cours d'une période de douze mois déterminée.

Article 4

Différenciation sur la base des émissions de dioxyde de carbone

Aux fins du calcul des taxes annuelles de circulation, une différenciation est appliquée sur la base du nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre par chaque voiture particulière.

Article 5

Recettes fiscales minimales générées par la différenciation des taxes

1. 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 devra représenter au moins 25% des recettes totales générées par ces taxes.
2. Au 31 décembre 2010, le total des recettes fiscales générées par l'élément des taxes annuelles de circulation lié aux émissions de dioxyde de carbone devra représenter au moins 50% des recettes totales générées par ces taxes.

SECTION 2

SYSTEME DE REMBOURSEMENT

Article 6

Remboursement des taxes annuelles de circulation

Lorsqu'une taxe annuelle de circulation a été acquittée dans l'État membre d'immatriculation pour une voiture particulière qui est ensuite exportée en dehors du territoire de la Communauté ou transférée en vue de son utilisation permanente, au sens de l'article 3, paragraphe 3, sur le territoire d'un autre État membre, le premier État membre rembourse le montant résiduel de la taxe, sur la base d'un calcul effectué conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1.

Chapitre III

SUPPRESSION DES TAXES D'IMMATRICULATION

Interdiction d'introduire des taxes analogues

Article 7

A compter du [...], les États membres ne peuvent introduire aucune taxe liée à l'immatriculation de voitures particulières, ou à l'autorisation de leur utilisation sur la voie publique, dont les caractéristiques sont identiques ou analogues à celles des taxes énumérées à l'annexe II, ci-après dénommées «taxes d'immatriculation».

¹¹ JO L 105 du 23.4.1983, p. 64.

Article 8

Interdiction de maintenir la perception de taxes d'immatriculation

A compter du 1^{er} janvier 2016, les États membres ne peuvent plus percevoir aucune taxe d'immatriculation.

Chapitre IV
SYSTEME DE REMBOURSEMENT DES TAXES
D'IMMATRICULATION

Article 9

Disposition générale

Lorsqu'une taxe d'immatriculation a été acquittée dans un État membre pour une voiture particulière qui est ensuite exportée en dehors du territoire de la Communauté ou transférée en vue de son utilisation permanente, au sens de l'article 3, paragraphe 3, sur le territoire d'un autre État membre, le premier État membre rembourse le montant résiduel de la taxe, sur la base d'un calcul effectué conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 1.

Article 10

Calcul des taxes d'immatriculation résiduelles

1. Le montant de la taxe d'immatriculation d'une voiture particulière à rembourser en application de l'article 9 est directement lié à sa valeur résiduelle et est équivalent au montant de la taxe d'immatriculation résiduelle incorporé dans la valeur résiduelle de la voiture.
2. Pour déterminer la valeur résiduelle d'une voiture particulière aux fins du paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer différentes méthodes, telles que des évaluations, des expertises ou l'utilisation de barèmes forfaitaires.
3. Les États membres peuvent établir les barèmes forfaitaires à appliquer par voie législative, réglementaire ou administrative, pour autant que les conditions suivantes soient respectées:
 - a) les barèmes sont fixés sur la base de critères généraux et objectifs définis;
 - b) Ils sont portés à la connaissance du public;
 - c) le propriétaire de la voiture a la possibilité d'introduire un recours auprès d'une autorité indépendante contre la décision d'un État membre découlant de l'application d'un barème forfaitaire.

Chapitre V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 11

Disposition générale

Lorsqu'une voiture particulière est transférée en vue de son utilisation permanente, au sens de l'article 3, paragraphe 3, sur le territoire d'un État membre qui continue de percevoir des taxes d'immatriculation, ce dernier calcule le montant des taxes dues conformément aux dispositions de l'article 12.

Article 12

Calcul des taxes d'immatriculation

1. Jusqu'au 31 décembre 2015, le calcul des montants à percevoir au titre des taxes d'immatriculation se fonde sur la valeur d'une voiture particulière neuve similaire à la date de l'immatriculation et tient compte de la dépréciation réelle de la voiture particulière concernée.
2. Aux fins du paragraphe 1, les caractéristiques d'une voiture particulière neuve similaire comprennent la marque, le modèle, le kilométrage, le mode de propulsion et l'état mécanique du véhicule.
3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par voiture particulière neuve toute voiture particulière qui n'a jamais été vendue auparavant dans un autre but que celui de sa revente ou de sa livraison et qui, dès lors, n'a jamais été immatriculée en vue de son admission à la circulation sur la voie publique.
4. Aux fins du calcul des taxes d'immatriculation, l'article 10, paragraphes 2 et 3, s'applique mutatis mutandis.

Article 13

Taxes d'immatriculation

Jusqu'au 31 décembre 2015, les États membres qui continuent de percevoir des taxes d'immatriculation appliquent une différenciation des taxes sur la base du nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre par chaque voiture particulière.

Article 14

Recettes fiscales minimales générées par la différenciation des taxes

1. Au 31 décembre 2008, le total des recettes fiscales générées par l'élément des taxes d'immatriculation lié aux émissions de dioxyde de carbone devra représenter au moins 25% des recettes totales générées par ces taxes.
2. Au 31 décembre 2010, le total des recettes fiscales générées par l'élément des taxes d'immatriculation lié aux émissions de dioxyde de carbone devra représenter au moins 50% des recettes totales générées par ces taxes.

Chapitre VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 15

Communications

Les États membres informent la Commission de l'assiette et du niveau des taxes d'immatriculation et des taxes annuelles de circulation qu'ils appliquent le 1^{er} janvier de chaque année, ainsi qu'après toute modification de leur législation nationale.

Article 16

Rapports

Le 1^{er} janvier 2011 au plus tard, et ensuite tous les cinq ans, la Commission, après avoir consulté les États membres, présente au Conseil et au Parlement européen un rapport sur l'application de la présente directive.

Article 17

Transposition

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2006. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 18

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

ANNEXE I

BELGIQUE

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles / Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises / Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire / Aanvullende verkeersbelasting

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

-

DANEMARK

- Grøn ejerafgift

ALLEMAGNE

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

ESTONIE

-

GRÈCE

- Τέλη κυκλοφορίας

ESPAGNE

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

FRANCE

-

IRLANDE

- Motor vehicle excise duties

ITALIE

- Tassa automobilistica di propriet 

CHYPRE

- Τ λη κυκλοφορίας

LETTONIE

- Transportl dzekļu ikgadēj  nodeva

LITUANIE

-

LUXEMBOURG

- Taxe sur les v hicules automoteurs

HONGRIE

- S lyad 

MALTE

-

PAYS-BAS

- Motorrijtuigenbelasting

AUTRICHE

- Kraftfahrzeugsteuer

POLOGNE

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre ve culos

- Imposto de circula o

SLOV NIE

- Letno povra ilo za uporabo cest

R PUBLIQUE SLOVAQUE

-

FINLANDE

- Ajoneuvovero/fordonskatt

SUÈDE

- Vägtrafikskatt

ROYAUME-UNI

- Vehicle excise duty

ANNEXE II

BELGIQUE

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

-

DANEMARK

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

ALLEMAGNE

-

ESTONIE

- Autoregistreerimislõiv

GRÈCE

- Τέλη ταξινόμησης

ESPAGNE

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANCE

-

IRLANDE

- Vehicle registration tax

ITALIE

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CHYPRE

- Φόρος κατανάλωσης

LETTONIE

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITUANIE

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBOURG

-

HONGRIE

- Regisztrációs adó
- Átírási illeték

MALTE

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

PAYS-BAS

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

AUTRICHE

- Normverbrauchsabgabe

POLOGNE

- Oplata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

SLOVÉNIE

- Davek na motorna vozila

RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

-

FINLANDE

- Autovero/bilskatt

SUÈDE

-

ROYAUME-UNI

-