

Mardi, 5 septembre 2006

Article 17**Publication des projets**

La Commission publie chaque année, conjointement avec les États membres, la liste des projets financés dans le cadre du programme, accompagnée d'une description succincte de chaque projet.

Article 18**Dispositions transitoires**

La décision n° 803/2004/CE est abrogée.

Les actions qui ont commencé avant le 31 décembre 2006 en vertu de cette dernière décision continuent d'être régies par elle jusqu'à ce qu'elles aient été menées à bien. Le comité visé à l'article 7 de cette décision est remplacé par le comité prévu à l'article 11 de la présente décision.

Article 19**Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Elle s'applique à compter du 1^{er} janvier 2007.

Fait à ..., le ...

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

P6_TA(2006)0334

Taxes sur les voitures particulières ***Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières (COM(2005)0261 — C6-0272/2005 — 2005/0130(CNS))**

(Procédure de consultation)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Conseil (COM(2005)0261) ⁽¹⁾,
- vu l'article 93 du traité CE, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C6-0272/2005),
- vu l'article 51 de son règlement,
- vu le rapport de la commission des affaires économiques et monétaires et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire ainsi que de la commission des transports et du tourisme (A6-0240/2006);

⁽¹⁾ Non encore publiée au JO.

Mardi, 5 septembre 2006

1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE;
3. invite le Conseil, s'il entend s'écarter du texte approuvé par le Parlement, à en informer celui-ci;
4. demande l'ouverture de la procédure de concertation prévue dans la déclaration commune du 4 mars 1975, si le Conseil entend s'écarter du texte approuvé par le Parlement;
5. demande au Conseil de le consulter à nouveau, s'il entend modifier de manière substantielle la proposition de la Commission;
6. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSION

AMENDEMENTS
DU PARLEMENT

Amendement 30

Considérant 1

(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.

(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; *par conséquent*, il est souhaitable d'introduire un paramètre lié aux émissions de **polluants et au rendement du carburant** 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.

Amendement 2

Considérant 2

(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 1996, prévoit des mesures fiscales et est le seul qui doit encore être mis en œuvre au niveau communautaire.

(2) Le troisième pilier de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de **polluants** des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant, adoptée par le Conseil en 1996, prévoit des mesures fiscales et est le seul qui doit encore être mis en œuvre au niveau communautaire.

Amendement 3

Considérant 3

(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/CE relative aux

(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/CE relative aux

Mardi, 5 septembre 2006

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSIONAMENDEMENTS
DU PARLEMENT

mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE, afin d'accélérer la commercialisation de voitures particulières qui satisfont à de futures normes à adopter au niveau communautaire (Euro 5).

mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE, afin d'accélérer la commercialisation de voitures particulières qui satisfont à de futures normes à adopter au niveau communautaire (Euro 5). **En sus du paramètre lié aux émissions de dioxyde de carbone introduit par la présente directive, les États membres peuvent introduire dans leurs systèmes nationaux de taxation des véhicules à moteur une taxation différenciée fondée sur les émissions de polluants et la classification «Euro».**

Amendement 4

Considérant 3 bis (nouveau)

(3 bis) Il est vivement recommandé aux États membres de s'abstenir d'appliquer une double imposition dans le cas des taxes d'immatriculation des voitures particulières; il convient de prêter une attention particulière au cas des citoyens de l'Union européenne qui retournent dans leur pays d'origine après avoir passé plus de deux ans dans un autre État membre.

Amendement 5

Considérant 3 ter (nouveau)

(3 ter) 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 et d'équipements de véhicules 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.

Amendement 6

Considérant 3 quater (nouveau)

(3 quater) Les États membres devraient avoir la possibilité, outre le paramètre lié aux émissions de dioxyde de carbone, de continuer à appliquer une différenciation entre les catégories de polluants conformément à la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ⁽¹⁾ (normes Euro) en tant que base de calcul de la taxe annuelle de circulation et de la taxe d'immatriculation.

⁽¹⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/76/CE de la Commission (JO L 206 du 15.8.2003, p. 29).

Mardi, 5 septembre 2006

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSIONAMENDEMENTS
DU PARLEMENT

Amendement 7

Considérant 4

(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.

(4) Ces incitations fiscales pourraient prendre la forme d'une différenciation des taxes sur les voitures particulières sur la base **des polluants** émis par chacune d'entre elles **sous la forme d'oxydes d'azote et de particules de suie, ainsi que de leurs émissions de dioxyde de carbone, mesurées en grammes par kilomètre, et de leur consommation de carburant, calculée en litres par 100 kilomètres, conformément aux paramètres retenus dans la directive 1999/100/CE de la Commission du 15 décembre 1999 portant adaptation au progrès technique de la directive 80/1268/CEE du Conseil relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur** ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 334 du 28.12.1999, p. 36.

Amendement 9

Considérant 5 bis (nouveau)

(5 bis) La différenciation en matière de taxe instituée dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive devrait être prise en compte lors de la prochaine révision de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves ⁽¹⁾, de manière à ce que les propriétaires de voiture potentiels disposent d'informations concordantes.

⁽¹⁾ JO L 12 du 18.1.2000, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

Amendement 10

Considérant 6

(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.

(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 **et conformément au principe de neutralité budgétaire**.

Amendement 12

Considérant 8 bis (nouveau)

(8 bis) La suppression des taxes d'immatriculation a une incidence favorable sur la sécurité routière et l'environnement, étant donné qu'elle conduit à un renouvellement plus rapide du parc automobile. La réduction des frais d'achat est une incitation à remplacer les véhicules usagés par des véhicules plus sûrs, moins polluants et plus économes en carburant. Le

Mardi, 5 septembre 2006

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSIONAMENDEMENTS
DU PARLEMENT

principe de la taxation de l'utilisation et de l'impact environnemental d'un véhicule est conforme au principe fondamental de la politique environnementale communautaire selon lequel le pollueur doit supporter le coût des atteintes à l'environnement.

Amendement 13

Considérant 10

(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.

(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. **Les coûts de transaction liés au paiement des taxes d'immatriculation devraient être réduits grâce à l'introduction de dispositifs centralisés 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.**

Amendement 40

Considérant 11 bis (nouveau)

(11 bis) Dans l'intérêt de la préservation des véhicules classiques et des véhicules d'époque, rien dans la présente directive ne fait obstacle au droit des États membres d'exonérer de taxes de circulation les véhicules vieux d'au moins 20 ans.

Amendement 14

Considérant 13 bis (nouveau)

(13 bis) Compte tenu de la coopération étroite entre, d'une part, plusieurs États membres et, d'autre part, des pays de l'Espace économique européen — Association européenne de libre-échange (pays de l'EEE-AELE), et afin de relever le niveau de coopération, en particulier dans le domaine de la protection de l'environnement, il est recommandé que le champ d'application des dispositions pertinentes soit étendu aux pays de l'EEE-AELE en question.

Amendement 15

Considérant 14

(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,

(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 **polluants** 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,

Mardi, 5 septembre 2006

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSIONAMENDEMENTS
DU PARLEMENT

Amendement 16

Article 1, alinéa 1

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.

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

Amendement 17

Article 4, titre

Différenciation sur la base des émissions de dioxyde de carbone

Différenciation sur la base des émissions de dioxyde de carbone, **de la consommation de carburant et des émissions de polluants**

Amendement 20

Article 5, paragraphe 1, sous-paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. La Commission présente, 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.

Amendement 21

Article 5, paragraphe 2

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.

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, **à la consommation de carburant et aux émissions de polluants** devra représenter au moins 50 % des recettes totales générées par ces taxes.

Amendement 22

Article 9, alinéa 1 bis (nouveau)

Afin de réduire les coûts de transaction liés au paiement et au remboursement des taxes d'immatriculation, les États membres introduisent, sous la coordination de la Commission, un dispositif commun centralisé en ligne pour le calcul, le remboursement et le paiement des taxes d'immatriculation des véhicules à l'intention des résidents de l'Union européenne qui déménagent dans un autre État membre.

Amendement 23

Article 10, paragraphe 2

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.

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. **Les parties prenantes, y compris les organisations de consommateurs, sont pleinement et régulièrement associées à ce qui doit être un processus pleinement transparent.**

Mardi, 5 septembre 2006

TEXTE PROPOSÉ
PAR LA COMMISSIONAMENDEMENTS
DU PARLEMENT

Amendement 24

Article 10, paragraphe 3, point a)

- a) les barèmes sont fixés sur la base de critères généraux et objectifs définis;
- a) les barèmes sont fixés sur la base de critères généraux et objectifs définis, **dûment rendus publics et régulièrement actualisés;**

Amendement 25

Article 13

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.**

Jusqu'au 31 décembre 2015, les États membres qui continuent de percevoir des taxes d'immatriculation appliquent **de manière progressive et graduelle** une différenciation des taxes **pour chaque voiture particulière individuelle** sur la base **de ses émissions** de dioxyde de carbone **et de polluants, mesurées en grammes par kilomètre, et de sa consommation de carburant, calculée en litres par 100 kilomètres conformément aux paramètres retenus dans la directive 1999/100/CE.**

Amendement 28

Article 15

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.

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. **En outre, les États membres communiquent à la Commission toute mesure prise afin de différencier la taxation des voitures de société sur la base de l'efficacité énergétique. La Commission facilite l'échange de bonnes pratiques en publiant un rapport comparatif en ligne sur les approches adoptées par chaque État membre.**

Amendement 29

Article 16

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.

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 **et évalue en particulier l'application des articles 4 et 5.**