

Taxation des carburants: ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles et coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant

2007/0023(CNS) - 13/03/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 447 voix pour, 64 voix contre et 39 abstentions, une résolution législative qui approuve, sous réserve d'amendements, la proposition visant à modifier la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ainsi que la coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Olle **SCHMIDT** (ADLE, SE), au nom de la commission des affaires économiques et monétaires.

Les principaux amendements - adoptés suivant la procédure de consultation - sont les suivants :

- la proposition soumise au Parlement européen vise à relever les taux minimum d'accises sur le gazole au niveau minimal applicable à l'essence. Le Parlement approuve ce principe mais demande que la hausse des accises minimales sur le gazole se fasse de manière moins rapide que ce que propose la Commission : ces taxes passeraient ainsi du niveau minimal de 302 EUR pour 1.000 litres aujourd'hui à 330 EUR pour 1.000 litres au 1^{er} janvier 2010, puis à 340 EUR pour 1.000 litres au 1^{er} janvier 2012 et enfin à **359 EUR pour 1000 litres au 1^{er} janvier 2015** (au lieu de 2012) ;

- le Parlement s'oppose dans le même temps à la proposition de la Commission de relever les accises minimales sur les deux types de carburant à 380 EUR pour 1000 litres en 2014 ;

- la **Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Bulgarie et la Roumanie** devraient pouvoir appliquer une période transitoire allant **jusqu'au 1^{er} janvier 2016** pour atteindre l'objectif de 359 EUR pour 1.000 litres. D'autre part, contrairement à la proposition de la Commission, les députés sont d'avis que l'Espagne, l'Autriche, la Belgique, le Luxembourg, le Portugal et la Grèce n'ont pas besoin d'une période de transition ;

- dans l'optique d'éviter que les divergences entre niveaux de taxation s'accroissent, les députés estiment que les États membres dont le niveau actuel de taxes dépassait les **400 EUR pour 1.000 litres** pour le gazole et les **500 EUR pour 1000 litres** pour l'essence sans plomb au 1^{er} janvier 2008 ne devraient pas augmenter leur taux d'accise d'ici le 1^{er} janvier 2015 ;

- afin de garantir la cohérence de la directive 2003/96/CE avec la politique commune des transports et d'éviter d'éventuelles distorsions de concurrence pour les marchés des transports de marchandises, les députés suggèrent de modifier la définition du gazole utilisé comme carburant. Selon eux, la définition de l'utilisation professionnelle devrait s'appliquer au transport routier de marchandises au moyen de véhicules ayant un poids autorisé en charge égal ou supérieur à **3,5 tonnes**;

- un amendement demande également de ne pas soutenir le système de prolongation automatique de la période transitoire. Dans ce contexte, la Commission est invitée à présenter un rapport en 2010 évaluant dans quelle mesure les États membres qui se rapprochent de la fin de la période transitoire ont rempli leurs obligations ;
- au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait établir les règles communes applicables aux mécanismes de remboursement.
- les parlementaires soulignent également que les États membres devraient avoir la possibilité de promouvoir l'utilisation de carburants à base de produits non fossiles et à faible teneur en carbone, à la fois par des mesures d'incitation fiscale et par des systèmes visant à garantir un certain niveau de consommation pour ces carburants ;
- enfin, les États membres qui dégagent des revenus supplémentaires de l'application de la directive devraient être encouragés à les réinvestir prioritairement dans les infrastructures, dans les biocarburants et dans de nouvelles mesures environnementales visant à réduire les émissions de CO₂.