

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) - 13/03/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : réduire les distorsions de concurrence liées aux écarts entre les accises qui touchent le secteur du transport routier.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Conseil.

CONTEXTE : le Livre Blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», avait indiqué que l'absence d'harmonisation fiscale en matière de carburants serait de plus en plus néfaste pour le bon fonctionnement du marché intérieur où le secteur du transport routier était désormais pleinement ouvert à la concurrence. Une première proposition concernant la taxation du gazole professionnel a été présentée en 2002. Elle a été retirée en 2005, après que la Commission eut annoncé son intention de proposer une intervention législative fondée sur les résultats d'une vaste étude d'impact.

Dans sa récente communication intitulée «Pour une Europe en mouvement - mobilité durable pour notre continent» ([INI/2006/2227](#)), la Commission s'est dite prête à étudier les moyens de réduire les écarts excessifs entre les niveaux de taxation des carburants. Elle a également souligné que les engagements internationaux en matière d'environnement, dont ceux contractés en vertu du protocole de Kyoto, doivent être intégrés dans la politique des transports. Dans sa communication intitulée «Plan d'action pour l'efficacité énergétique: concrétiser le potentiel» ([COM\(2006\)0545](#)) la Commission a confirmé qu'elle comptait proposer en 2007 des arrangements fiscaux concernant spécifiquement le gazole professionnel. Les règles communautaires qui régissent actuellement la taxation des produits énergétiques sont fixées par la directive y afférente de 2003 (voir [CNS/1997/0111](#)).

CONTENU : aujourd'hui, le poste «carburants» (y compris les taxes) représente en moyenne entre 20 et 30% des coûts d'exploitation des entreprises de transport routier. Comme les accises constituent entre 30 et 60% du prix (hors TVA) du gazole à la pompe, elles représentent entre 6 et 18% des coûts d'exploitation de ces entreprises. Actuellement, dans un marché libéralisé où la concurrence est plus dure, les différences de coûts d'exploitation résultant des taxes et prélèvements nationaux ont une incidence accrue. L'idée sous-jacente à la proposition est qu'il faut agir contre les distorsions de concurrence engendrées par les différences qui existent en matière de taux des droits d'accise grevant le carburant utilisé par les camions («gazole professionnel») dans le secteur du transport routier. Un effet induit de ces différences est le «tourisme à la pompe», qui consiste pour les chauffeurs routiers à modifier leur itinéraire afin de bénéficier des taux plus avantageux pratiqués dans certains États membres, ce qui est néfaste pour l'environnement. De plus, le tourisme à la pompe entraîne des pertes de ressources budgétaires pour les États membres appliquant un droit d'accise relativement élevé sur le gazole.

Cette nouvelle proposition modifiera la directive 2003/96/CE relative à la taxation de l'énergie en augmentant les taux d'imposition minimaux fixés pour le gazole destiné aux camions au niveau communautaire. À partir de 2012, le niveau minimal de taxation sera identique au taux déjà applicable à l'essence sans plomb (359 EUR par 1000 l.), afin de prendre en considération le fait que ces deux

carburants sont tout autant l'un que l'autre dommageables pour l'environnement. Le minimum sera à nouveau augmenté à 380 EUR par 1000 l. en 2014, afin d'éviter que sa valeur réelle ne s'érode de trop et de réduire davantage les distorsions.

Le découplage entre les taux pour le gazole professionnel et non-professionnel est optionnel et non obligatoire. Pour les États membres qui procèdent au découplage, il est nécessaire de préciser que la taxation nationale du gazole non professionnel utilisé comme carburant ne devra pas être inférieure au taux national appliqué par cet État membre au gazole professionnel. La même règle s'applique à la relation entre gazole professionnel et essence sans plomb.

De surcroît, la proposition permettra à tous les États membres qui le souhaitent de réduire leurs niveaux de taxation en dessous de leur niveau au 1er janvier 2003, à condition qu'ils respectent le taux minimal et que le montant des taxes reste dans l'ensemble stable par l'introduction ou l'application de redevances routières. Ainsi, davantage d'États membres pourront découpler le gazole professionnel et non professionnel en maintenant le taux non professionnel constant et en diminuant leur taux professionnel.

Les périodes de transition accordées dans la directive 2003/96/CE, telle que modifiée par les directives 2004/74/CE et 2004/75/CE, et dans le traité relatif à l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne seront maintenues et complétées. De ce point de vue, pour les États membres bénéficiant de périodes de transition, les augmentations devront avoir lieu tous les deux ans, ce qui signifie que l'augmentation à 359 EUR aura lieu deux ans après la fin de la période transitoire durant laquelle le taux de 330 EUR devait être atteint et l'augmentation à 380 EUR aura lieu deux ans après la fin de la précédente période de deux ans.

Enfin, le taux de taxation du gazole professionnel sera appliqué dans les États membres avec un mécanisme de remboursement, dont les modalités pratiques seront définies au niveau communautaire. Un système de remboursement apparaît en pratique comme la seule possibilité pour éviter une discrimination à l'encontre des opérateurs non établis.

Cette proposition ne préjuge pas des conclusions de la révision de mi-parcours de la directive relative à la taxation de l'énergie qui aura lieu en 2008.