

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Commission des affaires économiques et monétaires*

**2007/0023(CNS)**

4.10.2007

**\***

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la proposition de directive du Conseil modifiant 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 (COM(2007)0052 – C6-0109/2007 – 2007/0023(CNS))

Commission des affaires économiques et monétaires

Rapporteur: Olle Schmidt

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	12



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur la proposition de directive du Conseil modifiant 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  
(COM(2007)0052 – C6-0109/2007 – 2007/0023(CNS))**

### **(Procédure de consultation)**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Conseil (COM(2007)0052),
  - vu l'article 93 du traité CE, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C6-0109/2007),
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des affaires économiques et monétaires (A6-0000/2007),
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 au Conseil de le consulter à nouveau, s'il entend modifier de manière substantielle la proposition de la Commission;
  5. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1  
CONSIDÉRANT 7

(7) Certains États membres se sont vus accorder des périodes transitoires en vue de s'adapter sans heurts aux niveaux de taxation fixés par la directive 2003/96/CE. Pour *les mêmes raisons*, ces périodes transitoires doivent être complétées au regard de cette directive.

(7) Certains États membres se sont vus accorder des périodes transitoires en vue de s'adapter sans heurts aux niveaux de taxation fixés par la directive 2003/96/CE. Pour *certains de ces États membres*, ces périodes transitoires doivent être complétées au regard de cette directive.

Amendement 2  
CONSIDÉRANT 10

(10) La possibilité pour les États membres d'appliquer un taux réduit au gazole utilisé à des fins professionnelles en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003, à condition qu'ils appliquent ou introduisent un système de redevances routières qui se traduise par une pression fiscale globale reste à peu près équivalente, doit être étendue. À cette fin et au vu de l'expérience passée, il convient de supprimer la condition selon laquelle le niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant doit être au moins deux fois plus élevé que le niveau minimum de taxation applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

(10) La possibilité pour les États membres d'appliquer un taux réduit au gazole utilisé à des fins professionnelles en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003, à condition qu'ils appliquent ou introduisent un système de redevances routières qui se traduise par une pression fiscale globale reste à peu près équivalente, doit être étendue. ***Il conviendrait aussi de donner aux États membres la possibilité de promouvoir par des mesures d'incitation fiscales, l'utilisation de carburants basés sur des produits non pétroliers.*** À cette fin et au vu de l'expérience passée, il convient de supprimer la condition selon laquelle le niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant doit être au moins deux fois plus élevé que le niveau minimum de taxation applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

*Justification*

*Il devrait être possible de recourir à tous les instruments fiscaux pour favoriser et récompenser les comportements soucieux de l'environnement.*

Amendement 3  
CONSIDÉRANT 10 BIS (nouveau)

***(10 bis) Tout en reconnaissant sans réserve le principe de subsidiarité, les États membres qui dégagent des revenus supplémentaires de l'application de la présente directive devraient être encouragés à réinvestir prioritairement ces derniers dans les infrastructures et dans de nouvelles dispositions environnementales visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.***

Amendement 4

ARTICLE 1, POINT 1, POINT (A BIS) (nouveau)  
Article 7, paragraphe 3, point (a) (directive 2003/96/CE)

***(a bis) Le point (a) du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:***

***"(a) Le transport de marchandises, pour compte propre ou pour compte d'autrui, par un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total autorisé en charge égal ou supérieur à 3,5 tonnes;"***

*Justification*

*Pour aligner la directive 2003/96/CE sur les autres directives communautaires.*

Amendement 5

ARTICLE 1, POINT 1, POINT (B)  
Article 7, paragraphe 4 (directive 2003/96/CE)

"4. Les États membres qui appliquent ou introduisent un système de redevances routières pour les véhicules à moteur utilisant du gazole professionnel au sens du paragraphe 3, peuvent appliquer un taux réduit à ce gazole qui soit situé en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003, dès lors que la pression fiscale globale reste à peu près équivalente, et que le niveau minimal communautaire applicable au gazole professionnel soit respecté."

4. Les États membres qui appliquent ou introduisent un système de redevances routières pour les véhicules à moteur utilisant du gazole professionnel au sens du paragraphe 3 ***ou pour promouvoir l'utilisation de carburants à base de produits non pétroliers***, peuvent appliquer un taux réduit à ce gazole qui soit situé en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003, dès lors que la pression fiscale globale reste à peu près équivalente, et que le niveau minimal communautaire applicable au gazole professionnel soit respecté."

*Justification*

*Il devrait être possible de recourir à tous les instruments fiscaux pour favoriser et récompenser les comportements soucieux de l'environnement.*

Amendement 6

ARTICLE 1, POINT 1, POINT (C)

Article 7, paragraphe 5 alinéa 2 (directive 2003/96/CE)

***La*** Commission doit établir les règles communes applicables à ces mécanismes visés au premier sous-paragraphe conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2."

***Au plus tard six mois après l'adoption de la présente directive, la*** Commission doit établir les règles communes applicables à ces mécanismes visés au premier sous-paragraphe conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

*Justification*

*Pour tout mécanisme de remboursement, il est essentiel de disposer de règles communes qui garantissent que les conditions de remboursement sont équitables, transparentes et simples. En outre, les règles communes éviteront les distorsions du marché unique.*

Amendement 7

ARTICLE 1, POINT 2

Article 18 (directive 2003/96/CE)

***L'article 1est modifié comme suit:***

***supprimé***

***(a) Dans le paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:***

*"Le Royaume d'Espagne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1er janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1er janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1er janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1er janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."*

*(b) Dans le paragraphe 4, la première phrase est remplacée par le texte suivant:*

*"La République d'Autriche peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1er janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1er janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1er janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1er janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."*

*(c) Dans le paragraphe 5, la première phrase est remplacée par le texte suivant:*

*"Le Royaume de Belgique peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1er janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1er janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."*

*(d) Dans le paragraphe 6, la première phrase est remplacée par le texte suivant :*

***"Le Grand-Duché de Luxembourg peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."***

***(e) Dans le paragraphe 7, deuxième sous-paragraphe, la première phrase est remplacée par le texte suivant :***

***"La République portugaise peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."***

***(f) Dans le paragraphe 8, troisième sous-paragraphe, la première phrase est remplacée par le texte suivant :***

***"La République hellénique peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau minimum de 302 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour parvenir à 330 euros, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour parvenir à 380 euros."***

#### *Justification*

*Il n'est pas nécessaire de modifier toutes les dispositions de transition approuvées au titre de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003 pour la simple raison que l'on adapte les taux minimum.*

#### Amendement 8

ARTICLE 1, POINT 5  
Annexe I (directive 2003/96/CE)

Texte proposé par la Commission

	1 <sup>er</sup> janvier 2004	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Essence sans plomb (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 et 2710 11 49	359	359	<b>359</b>	<b>380</b>
Gazole (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 41 à 2710 19 49	302	330	<b>359</b>	<b>380</b>

Amendements du Parlement

	1 <sup>er</sup> janvier 2004	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Essence sans plomb (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 et 2710 11 49	359	359	<b>380</b>	<b>400</b>
Gazole (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 41 à 2710 19 49	302	<b>335</b>	<b>380</b>	<b>400</b>

*Justification*

*Les taux minimum devraient être suffisamment élevés pour favoriser la consommation durable d'essence et de gazole.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

D'une façon générale, votre rapporteur approuve les objectifs de la Commission, de réduire les distorsions de concurrence dans le marché du transport. La meilleure manière de traiter le problème de la concurrence devrait passer par une harmonisation pleine et entière du marché. Dans ce contexte, il faudrait souligner que les différences des prix de l'essence et du gazole au sein du marché intérieur ne sont pas le signe, à elles seules, d'une distorsion du marché du transport.

Votre rapporteur estime que la proposition de la Commission est très limitée en ce qui concerne l'utilisation de la politique fiscale relative aux transports pour réduire les dommages environnementaux. Il est évident que des politiques de cette nature, lorsqu'elles sont suffisamment rigoureuses, peuvent susciter des changements de comportements parmi les consommateurs et les entreprises et partant, permettre de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>. Toutefois, votre rapporteur se demande si la proposition de la Commission sera une aide vraiment significative pour que la Communauté réalise ses engagements en matière d'environnement, et notamment ceux découlant du protocole de Kyoto.

Compte tenu du défi considérable que représente le changement climatique non seulement pour la Communauté, mais aussi pour l'ensemble de la planète, votre rapporteur considère que la Commission doit renforcer son rôle dans la promotion de l'utilisation de produits respectueux de l'environnement, par l'introduction, au niveau communautaire, de mesures "vertes", contraignantes et innovantes, notamment dans le domaine fiscal. Dans ce contexte, une concurrence fiscale, utilisée pour promouvoir une consommation durable et la protection de l'environnement, devrait être encouragée, par exemple, en reliant les revenus issus de mesures fiscales "vertes" à la promotion de la diffusion de produits et de modes de production "verts". Par conséquent, votre rapporteur préconise que les États membres soient autorisés à utiliser les mesures fiscales pour promouvoir l'utilisation de carburants à base de produits non pétroliers.

Dans ces conditions, votre rapporteur estime que la proposition de la Commission ne donne pas aux États membres toute la flexibilité requise pour promouvoir l'utilisation de carburants à base de produits non pétroliers.

Conformément au principe de subsidiarité, les États membres devraient pouvoir disposer de davantage de flexibilité, en leur permettant notamment de baisser le niveau d'imposition pour les carburants utilisés dans les moteurs les plus performants du point de vue énergétique, pour les carburants à base de produits non pétroliers. De telles dispositions offrirait une certitude juridique aux entreprises tout en favorisant, dans le même temps, la concurrence. Elles ouvriraient des possibilités, pour les États membres, d'utiliser des technologies plus propres dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et d'honorer d'autres engagements internationaux en matière d'environnement.

Par ailleurs, votre rapporteur considère que des taux minimum plus élevés auraient un impact plus significatif sur les modes de consommation des consommateurs et des entreprises. Les régimes de transition existants ne devraient pas être prolongés et il conviendrait de ne pas introduire de nouvelles dispositions de cette nature.

