

COM(2021) 563 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 15 septembre 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 15 septembre 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte)

E 16065



Bruxelles, le 14.7.2021
COM(2021) 563 final

2021/0213 (CNS)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

**restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité
(refonte)**

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

{SEC(2021) 663 final} - {SWD(2021) 640 final} - {SWD(2021) 641 final} -
{SWD(2021) 642 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité joue un rôle important dans la politique climatique et énergétique. Les règles harmonisées fixées par la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (ci-après la «directive sur la taxation de l'énergie» ou «DTE») visent à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

Toutefois, depuis l'adoption de la DTE, le cadre d'action sous-jacent en matière de climat et d'énergie a radicalement changé et la directive n'est plus alignée sur les politiques actuelles de l'Union. En outre, la DTE ne garantit plus le bon fonctionnement du marché intérieur.

La proposition de refonte s'inscrit dans le cadre du pacte vert pour l'Europe (ci-après le «pacte vert pour l'Europe») et du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)», étant donné qu'elle cible essentiellement les questions environnementales et climatiques de manière à soutenir l'engagement pris par la Commission de relever les défis liés à l'environnement et d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la pollution atmosphérique fixés au niveau de l'Union.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance pour l'Union afin de transformer celle-ci en une société juste et prospère. Il réaffirme l'ambition de la Commission de renforcer son ambition climatique et de faire de l'Europe le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050. La nécessité et la valeur du pacte vert pour l'Europe n'ont fait qu'augmenter compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être économique des citoyens de l'Union.

Sur la base de la stratégie du pacte vert pour l'Europe et d'une analyse d'impact approfondie, la Commission, dans sa proposition de septembre 2020 intitulée «**Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030**»¹ (ci-après le «plan cible en matière de climat à l'horizon 2030»), a proposé de revoir à la hausse l'ambition de l'Union et de présenter un plan global visant à relever l'objectif contraignant de l'Union européenne pour 2030 en vue de réduire les émissions nettes d'au moins 55 % d'une manière responsable. Un niveau d'ambition plus élevé pour 2030 permet à présent de donner de la certitude aux responsables politiques et aux investisseurs, de sorte que les décisions prises au cours des prochaines années ne contiennent pas de niveaux d'émissions incompatibles avec l'objectif de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050. L'objectif pour 2030 est conforme à l'objectif de l'accord de Paris consistant à maintenir l'élévation de la température mondiale bien en dessous de 2 °C et à poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5 °C. Le Conseil européen a approuvé le nouvel objectif contraignant de l'Union pour 2030 lors de sa réunion de décembre 2020².

La **loi européenne sur le climat**³, conformément à l'accord conclu avec le Parlement européen et le Conseil⁴, rend juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de

¹ COM(2020) 562 final.

² Conclusions du Conseil européen des 10 et 11 décembre 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat), COM(2020) 80 final.

l'Union et revoit à la hausse l'ambition pour 2030 en fixant un objectif de réduction nette des émissions d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Afin de suivre la voie proposée dans la loi européenne sur le climat et d'atteindre ce niveau d'ambition accru pour 2030, la Commission a réexaminé la législation en vigueur en matière de climat et d'énergie. Le paquet législatif «**Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)**», tel qu'annoncé dans le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif ambitieux en matière de climat à l'horizon 2030, et tous les secteurs et toutes les politiques économiques devront apporter leur contribution.

Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, la Commission s'est engagée à réexaminer la DTE en mettant l'accent sur les questions environnementales, afin de veiller également à ce que la taxation de l'énergie soit alignée sur les objectifs climatiques. La fiscalité joue un rôle direct dans le soutien à la transition écologique en envoyant les bons signaux de prix et en fournissant les incitations appropriées en faveur d'une consommation et d'une production durables.

Dans ce contexte, une fiscalité environnementale efficace et la suppression des incitations à la consommation de combustibles fossiles dans l'ensemble de l'Union sont nécessaires pour réaliser les réductions des émissions de gaz à effet de serre, au même titre que d'autres mesures réglementaires.

La DTE peut contribuer à l'objectif plus ambitieux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 en veillant à ce que la taxation des carburants et des combustibles reflète mieux leur incidence sur l'environnement et la santé. Cet objectif peut être atteint en supprimant les désavantages pour les technologies propres et en introduisant des niveaux de taxation plus élevés pour les combustibles et carburants inefficaces et polluants, en complément de la tarification du carbone appliquée dans le cadre de l'échange de quotas d'émission. Il facilitera la transition des combustibles fossiles vers une énergie plus propre afin d'atteindre l'objectif de neutralité climatique de l'Union, conformément aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris.

La DTE a fait l'objet d'une évaluation en 2019⁵. À la suite de cet examen, le Conseil a adopté des conclusions⁶ dans lesquelles il estimait que la taxation de l'énergie pouvait jouer un rôle important en tant que l'une des incitations économiques qui pilotent une transition énergétique réussie, induisant une réduction des émissions de gaz à effet de serre et encourageant les investissements dans les économies d'énergie tout en contribuant à une croissance durable, et a invité la Commission à réviser la DTE.

La DTE actuelle entraîne une série de problèmes dans la mesure où elle est déconnectée des objectifs en matière de climat et d'efficacité énergétique et qu'elle présente des lacunes en ce qui concerne le fonctionnement du marché intérieur.

Premièrement, la DTE n'est pas conforme aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie. Elle ne favorise pas de manière adéquate l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou encore le recours à l'électricité ou aux carburants et combustibles alternatifs (hydrogène renouvelable, carburants de synthèse, carburants

⁴ Voir le communiqué de presse «[La Commission se félicite de l'accord provisoire concernant la loi européenne sur le climat](#)», IP/21/1828 du 21.4.2021.

⁵ SWD(2019) 329 final.

⁶ Conclusions du Conseil du 29 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

électriques, biocarburants avancés, etc.). Cela s'explique par le fait que les nouveaux carburants et combustibles à moindre intensité de carbone sont taxés comme leurs équivalents fossiles s'ils sont apparus après l'adoption en 2003 de la dernière DTE, et qu'il n'y a donc pas de taux spécifique applicable à ces carburants ou combustibles. Les biocarburants sont désavantagés par la taxation fondée sur le volume (taux exprimés au litre). En effet, un litre de biocarburant présente généralement une teneur énergétique inférieure à celle d'un litre de combustible fossile concurrent alors que le même taux de taxation s'applique. Il s'en suit qu'en fin de compte, la DTE n'incite pas suffisamment à investir dans des technologies propres.

Deuxièmement, la DTE favorise de fait le recours aux combustibles fossiles. Des taux nationaux fortement divergents sont appliqués parallèlement à un large éventail d'exonérations et de réductions fiscales constituant autant de formes d'incitations en faveur des combustibles fossiles qui ne sont pas en phase avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe. La nouvelle proposition contribuerait à réduire le recours aux combustibles fossiles de deux manières. Premièrement, en fixant des taux plus élevés pour les combustibles fossiles et des taux plus bas pour les produits renouvelables, de manière à réduire l'avantage tarifaire relatif dont bénéficient les combustibles fossiles par rapport à des solutions de substitution moins polluantes, et à décourager ainsi le recours aux combustibles fossiles. Deuxièmement, en réexaminant la possibilité d'accorder des réductions et des exonérations fiscales, lesquelles entraînent actuellement une taxation plus faible des combustibles fossiles. Il s'agit notamment du gazole utilisé dans l'agriculture, du gazole et du charbon utilisés par les ménages pour le chauffage (l'exonération des ménages vulnérables resterait possible) ou des combustibles fossiles utilisés par les industries à forte intensité énergétique. En outre, la proposition mettrait fin à l'exonération obligatoire dont bénéficient actuellement les secteurs de l'aviation, de la navigation par voie d'eau et de la pêche.

Troisièmement, la DTE ne contribue plus au bon fonctionnement des marchés intérieurs, les taux minimaux de taxation ayant perdu leur effet convergent sur les taux de taxation nationaux. Les taux minimaux sont faibles car ils n'ont pas été actualisés depuis 2003, bien que les taux nationaux soient dans la plupart des cas nettement supérieurs aux taux minimaux fixés dans la DTE. En tout état de cause, les taux minimaux prévus par la DTE n'empêchent plus un «nivèlement par le bas» et ne constituent pas non plus un plancher fiscal. Tout cela, conjugué à l'application d'exonérations et de réductions, renforce la fragmentation du marché intérieur et, en particulier, fausse l'égalité des conditions de concurrence entre les secteurs économiques concernés.

En outre, certains aspects de la DTE manquent de clarté, de pertinence et de cohérence, créant ainsi une insécurité juridique. Il s'agit, entre autres, de la définition des produits et utilisations imposables qui ne relèvent pas de la directive et de l'interprétation de l'exonération relative aux carburants utilisés dans la navigation aérienne et par voie d'eau. Les objectifs de la présente proposition sont donc les suivants:

- (1) fournir un cadre adapté contribuant à la réalisation des objectifs de l'Union pour 2030 et à la neutralité climatique d'ici à 2050 dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Cela supposerait d'aligner la taxation des produits énergétiques et de l'électricité sur les politiques de l'Union en matière d'énergie, d'environnement et de climat, de manière à contribuer aux efforts de l'Union en faveur d'une réduction des émissions;

- (2) fournir un cadre qui préserve et améliore le marché intérieur de l'Union en actualisant le champ d'application et la structure des taux, et en rationalisant le recours aux exonérations et réductions fiscales par les États membres;
- (3) préserver la capacité des États membres à générer des recettes pour leurs budgets.

Comme indiqué plus haut, ces objectifs seront atteints en passant d'une taxation fondée sur le volume à une taxation fondée sur le contenu énergétique, en supprimant les incitations à l'utilisation de combustibles fossiles et en introduisant un classement des taux en fonction des performances environnementales respectives. En outre, la structure fiscale actuelle sera simplifiée en regroupant les produits énergétiques (utilisés comme carburants ou combustibles) et l'électricité en catégories et en les classant en fonction de leur performance environnementale. La «performance environnementale» a été définie par rapport à d'autres politiques de l'Union dans le cadre du pacte vert pour l'Europe et, en particulier, en fonction des autres propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)». Selon ce classement, les combustibles fossiles conventionnels, tels que le gazole et l'essence, seront taxés au taux le plus élevé. La catégorie de taux suivante s'applique aux carburants et combustibles d'origine fossile qui sont néanmoins moins nocifs et qui peuvent encore contribuer à la décarbonation à court et à moyen terme. Deux tiers du taux de référence s'appliquent par exemple au gaz naturel, au GPL et à l'hydrogène d'origine fossile pendant une période transitoire de 10 ans. Ce taux augmentera ensuite pour atteindre le taux de référence complet. La catégorie suivante est celle des biocarburants durables mais non avancés. Pour refléter leur contribution à la décarbonation, le taux de référence est appliqué à 50 %. Le taux le plus bas s'applique à l'électricité, indépendamment de son utilisation, aux biocarburants avancés, aux bioliquides, aux biogaz et à l'hydrogène d'origine renouvelable. Le taux applicable à ce groupe est nettement inférieur au taux de référence étant donné que ces combustibles et l'électricité peuvent orienter la transition énergétique propre de l'Union vers la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe et, à terme, vers la neutralité climatique d'ici à 2050.

Dans certains secteurs, principalement dans ceux qui peuvent actuellement bénéficier d'exonérations totales tels que l'aviation, ou dans le cas de combustibles utilisés par des ménages non vulnérables, des périodes de transition s'appliqueront afin d'atténuer les coûts économiques et sociaux liés à l'introduction de la taxation.

La proposition tient également compte de la dimension sociale en introduisant la possibilité d'exonérer les ménages vulnérables de la taxation des combustibles pour une période de dix ans et en instaurant une période transitoire de dix ans pour atteindre le taux minimal de taxation.

Les États membres peuvent également accorder des réductions pour les combustibles destinés à tout type de ménages, pour autant qu'elles ne soient pas inférieures aux taux minimaux. En outre, comme c'est aux États membres qu'il appartient de décider de la destination des recettes fiscales, ceux-ci peuvent garantir davantage encore l'équité en utilisant les recettes pour atténuer l'impact social.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La directive 2003/96/CE du Conseil définit les produits énergétiques imposables, les utilisations pour lesquelles ils sont imposés et les niveaux minimaux de taxation applicables à chaque produit selon qu'il est utilisé comme carburant, à certaines fins industrielles ou

commerciales ou pour la production de chaleur. Les dispositions modifiées resteront cohérentes avec celles qui restent inchangées.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Les initiatives liées aux objectifs climatiques de l'Union poursuivis dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, en particulier l'objectif climatique pour 2030, sont présentées dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)». Ce train de mesures couvrira en particulier le réexamen de la législation sectorielle dans les domaines du climat, de l'énergie, du transport et de la fiscalité⁷.

La présente proposition de refonte de la DTE fait partie de ce paquet de mesures conçu de manière cohérente. En complément des autres propositions du paquet de mesures, la proposition contribue à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union en traitant la question des exonérations et des réductions fiscales dans le domaine de l'énergie qui constituent de facto des incitations en faveur des combustibles fossiles, tout en promouvant l'efficacité énergétique et l'adoption de carburants ou combustibles plus propres. La proposition de refonte de la DTE ainsi que la proposition de révision du SEQE de l'UE, qui comprend l'introduction d'un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier, se complètent donc mutuellement.

Parmi les autres initiatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)» figurent de nouvelles propositions de même que la révision de l'acquis existant dans le domaine des politiques climatique, énergétique et de transport:

- le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE)⁸, afin de l'adapter au nouvel objectif climatique, d'introduire un système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport maritime et du transport routier, et afin de modifier le traitement du secteur de l'aviation, lequel relève déjà du SEQE;
- le règlement sur la répartition de l'effort (RRE)⁹ relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030;
- le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les véhicules utilitaires légers¹⁰;
- la directive sur les énergies renouvelables (RED)¹¹;
- l'initiative «ReFuelEU Aviation» visant à stimuler la production et l'adoption de carburants d'aviation durables dans le secteur du transport aérien;

⁷ Commission européenne. (2020). Programme de travail de la Commission pour 2021: l'annexe I présente tous les instruments à proposer, y compris, entre autres, la révision de la taxation de l'énergie (DTE).

⁸ Directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁹ Règlement (UE) 2018/842 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris.

¹⁰ Règlement (UE) 2019/631 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

¹¹ Directive (UE) 2018/2001 — cette directive impose aux fournisseurs de carburants de garantir d'ici à 2030 une part minimale obligatoire d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.

- l'initiative «FuelEU Maritime» visant à accroître la demande de carburants renouvelables et de carburants bas carbone dans le secteur du transport maritime;
- la directive relative à l'efficacité énergétique (DEE) afin de mettre en œuvre l'ambition du nouvel objectif climatique pour 2030 et de contribuer à une transition juste;
- un nouveau mécanisme d'ajustement carbone aux frontières;
- le règlement relatif à la prise en compte des émissions et des absorptions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie (règlement UTCATF)¹²;
- la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹³;
- le règlement sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables (règlement sur la taxinomie)¹⁴.

En outre, la refonte de la DTE soutient l'objectif «zéro pollution» arrêté dans le cadre du pacte vert pour l'Europe ainsi que les politiques de recherche et d'innovation en matière de climat, d'énergie et de mobilité menées au titre du programme-cadre de recherche Horizon 2020 pour la période 2021-2027.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition se fonde sur l'article 113 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui permet à l'Union d'établir des règles harmonisées afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. En outre, des dispositions de nature fiscale appropriées destinées, entre autres, à préserver et à protéger l'environnement peuvent être adoptées conformément à l'article 192, paragraphe 2, premier alinéa, du TFUE.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les lacunes de la présente directive ne peuvent être comblées que par une révision de la DTE, en coordination avec d'autres mesures de politique publique de l'Union. Dans le cadre de la DTE existante, les États membres sont libres d'augmenter les taux de taxation nationaux sur les produits énergétiques et l'électricité, de ne pas appliquer d'éventuelles exonérations et réductions, ou d'introduire des objectifs environnementaux et climatiques. Toutefois, ces approches à l'échelon national risquent de fausser le marché intérieur et de compromettre les objectifs du pacte vert pour l'Europe en raison du manque d'harmonisation dans la structure et dans le niveau des taxes nationales:

¹² Règlement (UE) 2018/841 du 30 mai 2018 relatif à la prise en compte des émissions et des absorptions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie dans le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.

¹³ Directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

¹⁴ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

- (1) les taux minimaux actuels risquent de limiter le niveau d'ambition environnementale que les États membres peuvent viser par l'application de taxes sur l'énergie, notamment parce que la taxation de l'énergie a une incidence directe sur les coûts exposés par les entreprises;
- (2) l'harmonisation de la taxation de l'énergie au moyen de la DET devrait contribuer à réduire les effets néfastes de la concurrence fiscale entre les États membres dans le domaine de l'énergie, résultant par exemple de l'éventuelle délocalisation d'entreprises vers des États membres offrant des régimes fiscaux plus avantageux;
- (3) le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE) s'est révélé un outil efficace dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des installations couvertes par le système. L'extension du SEQE de l'UE au secteur maritime et l'introduction d'un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment sont proposées dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)». Toutefois, la taxation de l'énergie dans les États membres coexiste avec le système d'échange de quotas d'émission au niveau de l'Union de sorte que la DTE doit veiller à ce que les taux minimaux de taxation fixés au niveau de l'Union fournissent des incitations qui soient alignées sur les objectifs de l'Union en matière d'énergie, de climat et d'environnement. Dans ce cadre, une action au niveau de l'Union peut garantir la cohérence entre l'application du SEQE-UE et la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, ainsi qu'une approche commune de l'Union en matière de taxation des produits énergétiques.

La réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat et d'environnement nécessite une combinaison d'instruments politiques, et un cadre fiscal efficace au niveau de l'Union peut, tout en soutenant d'autres mesures de politique publique de l'Union, éviter des choix nationaux donnant lieu à des distorsions du marché intérieur et/ou à une double imposition.

Il convient de considérer la refonte de la DTE et son calendrier dans le contexte plus large des priorités du pacte vert pour l'Europe. Pour rendre la DTE davantage compatible avec ces objectifs, il est nécessaire d'adopter un acte législatif qui refonde cette directive.

- **Proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

La refonte de la directive existante selon les modalités exposées ci-dessus est la meilleure manière d'atteindre les objectifs de la proposition actuelle. La proposition concerne principalement des éléments essentiels de la directive: la structure de la taxation et la relation entre les modalités de taxation des différentes sources d'énergies.

La proposition se limite donc à tout point de vue à ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

- **Choix de l'instrument**

La proposition est une directive. Dans ce domaine déjà couvert par une directive, il convient que les États membres conservent une marge de manœuvre, comme exposé plus haut. D'autres instruments qu'une directive modifiant la directive 2003/96/CE seraient par conséquent inappropriés.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante¹⁵**

Au départ, la DTE a apporté une contribution globalement positive à son principal objectif, à savoir assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, prévenir la double imposition ou toute distorsion des échanges et de la concurrence entre les sources d'énergie, les consommateurs et les fournisseurs d'énergie.

Toutefois, compte tenu de l'évolution des technologies, des taux de taxation nationaux et des marchés de l'énergie au cours des 15 dernières années, la DTE n'apporte plus, sous sa forme actuelle, la même contribution positive. En outre, le cadre législatif et les objectifs stratégiques de l'Union se sont considérablement développés depuis l'adoption de la DTE en 2003, entraînant ainsi un certain nombre de problèmes de pertinence et de cohérence. En conséquence, la valeur ajoutée européenne globale de la DTE s'est considérablement érodée au fil du temps, notamment en raison de l'absence d'indexation des taux minimaux, de l'application fréquente et très inégale des exonérations fiscales facultatives de la part des États membres, et de l'évolution de l'environnement politique.

La DTE actuelle ne contribue que dans une mesure très limitée aux objectifs plus larges des politiques économique, sociale et environnementale de l'Union. La DTE est au moins partiellement cohérente avec les efforts politiques visant à promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables et l'amélioration de l'efficacité énergétique, mais moins en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou d'autres gaz, la diversification énergétique ou encore l'indépendance et la sécurité énergétiques. Les principales raisons recensées pour expliquer ce manque de cohérence comprennent le non-respect du contenu énergétique et des émissions de CO₂ des produits énergétiques et de l'électricité, la fixation de niveaux minimaux de taxation (trop) faibles et l'application de (trop) nombreuses exonérations. Pour ces mêmes motifs, la DTE ne contribue pas à la décarbonation du transport ou à la réduction des émissions de pollution atmosphérique. En conséquence, la contribution de la DTE à la réalisation des objectifs fixés dans les accords internationaux tels que l'accord de Paris de 2015 est limitée. En outre, la DTE ne fait pas de distinction entre les sources d'électricité renouvelables et celles à forte intensité de carbone, et elle ne tient pas compte des performances environnementales des biocarburants. Les dispositions de la DTE relatives à la taxation des biocarburants ne sont donc pas dans la lignée des politiques de l'Union en matière d'énergie, de changement climatique et d'environnement.

La part du bouquet énergétique de l'Union que couvre la DTE se réduit de plus en plus, car de nouvelles technologies et de nouveaux produits (le gaz à partir d'électricité ou les carburants d'origine non biologique, par exemple) continuent à émerger ou montent en puissance. Par conséquent, le régime actuel de taxation de l'énergie ne peut garantir un traitement préférentiel des nouveaux produits et technologies durables sur le plan environnemental. Ainsi, bien que les combustibles et carburants provenant de sources renouvelables représentent une part de marché croissante, leur traitement fiscal au titre de la DTE se fonde toujours sur des règles définies à une époque où ils étaient des produits de niche.

¹⁵ Rapport — Évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie, 2019.

La DTE actuelle désavantage l'essence par rapport au diesel en appliquant un taux minimal inférieur pour le diesel. Il en résulte une augmentation de la demande de diesel. En outre, les carburants émergents sont également désavantagés. S'ils ne sont pas repris explicitement dans la DTE actuelle, le taux de taxation appliqué est celui du carburant utilisé à des fins équivalentes. Le contenu énergétique par litre de ces carburants est généralement inférieur à celui du carburant équivalent. Il en résulte un taux de taxation au litre plus élevé pour les nouveaux carburants. De plus, l'exonération fiscale obligatoire dans le cas de l'aviation internationale et de la navigation par voie d'eau est particulièrement problématique car elle n'est pas cohérente avec les politiques et les défis climatiques actuels.

En ce qui concerne l'aviation, l'Union a négocié, en son nom et au nom des États membres, des accords horizontaux relatifs aux services aériens ainsi que des accords globaux de transport aérien avec des pays tiers. En outre, les États membres ont également conclu avec des pays tiers un accord bilatéral relatif aux services aériens. Les accords horizontaux relatifs aux services aériens permettent à l'Union de modifier un certain nombre de dispositions des accords bilatéraux conclus par les États membres. Les accords globaux en matière de transport aérien remplacent les accords bilatéraux conclus par les différents États membres avec des pays tiers. Dans la plupart des cas, ces accords autorisent la taxation du carburant fourni sur le territoire des États membres et destiné à être utilisé dans un aéronef assurant des vols à l'intérieur de l'Union.

En ce qui concerne le transport par voie d'eau, la convention révisée de Mannheim du 17 octobre 1868 pour la navigation du Rhin régit le transport sur le Rhin. En outre, l'accord sur le régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane¹⁶, conclu à Strasbourg le 16 mai 1952 (ci-après l'«accord de Strasbourg»), prévoit l'exonération du gasoil utilisé sur le Rhin et ses affluents ainsi que sur d'autres voies navigables. Étant donné que le carburant utilisé pour le transport par voie d'eau devrait être taxé de la même manière au sein de l'Union, les États membres parties à l'accord de Strasbourg doivent recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer efficacement les incompatibilités. Conformément à l'article 351, deuxième alinéa, du TFUE, dans la mesure où les traités conclus par les États membres de l'Union avec des pays tiers sont incompatibles avec le droit de l'Union, les États membres concernés doivent recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités constatées.

Les taux minimaux pour les combustibles sont trop faibles pour contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur étant donné qu'ils ne représentent qu'une part négligeable du prix de ces produits. En outre, l'application des exonérations et des réductions facultatives accordées tant aux ménages qu'aux entreprises utilisatrices renforce encore les divergences, ce qui se traduit par des taux de taxation effectifs nettement plus faibles dans certains États membres que dans d'autres.

Des taux très divergents pour l'électricité et le gaz naturel sont appliqués parallèlement à un large éventail d'exonérations et de réductions fiscales qui contribuent à renforcer la fragmentation du marché intérieur.

¹⁶ Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane, conclu à Strasbourg le 16 mai 1952.

Étant donné que les niveaux de taxation au titre de la DTE ne reflètent aucune logique spécifique — par exemple, en ne tenant pas compte du contenu énergétique et des externalités — les États membres sont libres de fixer les taux nationaux comme ils le souhaitent sans devoir suivre une quelconque indication ou respecter un quelconque rapport entre les produits. Par conséquent, les signaux de prix résultant de la DTE actuelle et adressés aux utilisateurs peuvent être inappropriés, les dissuadant de choisir des sources d'énergie plus écologiques et plus efficaces, et aucun traitement cohérent des sources d'énergie n'est garanti au niveau national.

La DTE n'a pas entraîné de charge réglementaire ou des coûts de mise en conformité considérables pour les États membres ou les opérateurs économiques. Une grande partie des coûts et des charges proviennent soit de la législation horizontale, soit de mesures nationales d'exécution non prévues par la directive et variant considérablement d'un État membre à l'autre ou d'un secteur d'activité économique à l'autre.

Les difficultés de mise en œuvre de la DTE étaient liées à la complexité, au manque de clarté, à la formulation ambiguë et à l'interprétation de certaines dispositions de la directive. Ces difficultés ont à leur tour donné lieu à des incertitudes, telles que le manque de clarté des conditions d'éligibilité au traitement fiscal préférentiel. Ces incertitudes peuvent représenter un coût pour les autorités fiscales et les opérateurs économiques — en particulier lorsqu'elles sont sources de litiges — sous la forme de coûts d'opportunité ou de frais juridiques.

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition a été établie sur la base d'un large éventail de contributions externes. Les parties prenantes ont d'abord été consultées dans le cadre du mécanisme de retour d'informations sur l'analyse d'impact initiale ainsi que dans le cadre d'une consultation publique spécifique

qui a eu lieu du 22 juillet au 14 octobre 2020. Au total, 563 réponses provenant de 25 États membres et de 5 pays tiers ont été reçues, de même que 129 documents de prise de position. Une écrasante majorité des répondants approuve les objectifs généraux de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique et la pollution, ainsi que l'application de ces objectifs à la révision de la DTE. En ce qui concerne les priorités du réexamen de la DTE, la plupart des répondants ont convenu que la révision de la DTE devrait tenir compte des émissions de gaz à effet de serre dans la détermination des taux (lesquels devraient également être exprimés en contenu énergétique plutôt qu'en volume) et devrait introduire des incitations en faveur de sources d'énergie de substitution telles que l'hydrogène propre et les biocarburants durables. Dans l'ensemble, les répondants ont manifesté leur désaccord avec la taxation des secteurs exposés au risque de fuite de carbone. La consultation publique a révélé un certain soutien en faveur de l'égalisation des taxes pour les différents modes de transport afin qu'ils puissent rivaliser dans des conditions de concurrence égales, ainsi qu'en faveur du développement de modes de transport plus économes en énergie et à faibles émissions de carbone. En ce qui concerne les mesures sociales d'accompagnement, la plupart des répondants étaient favorables à un glissement fiscal (réduction de la taxation du travail et des cotisations de sécurité sociale) ainsi qu'à des programmes de protection sociale destinés aux ménages pauvres.

Outre la consultation publique, des consultations directes ont également été menées auprès des États membres — comprenant notamment des demandes de contributions en vue du calcul des taux de taxation effectifs — ainsi qu'auprès d'autres parties prenantes.

- **Analyse d'impact**

Afin de déterminer la meilleure manière d'atteindre les différents objectifs stratégiques, la Commission a analysé un certain nombre d'approches et les a comparées au scénario de base.

Le scénario de base représente le cadre législatif existant en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, à savoir les objectifs précédemment arrêtés en matière de climat et d'énergie et consistant en une réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que les principaux instruments politiques permettant de les mettre en œuvre. Cette option stratégique part du principe que la DTE reste inchangée.

L'option 1 permettrait d'indexer les taux minimaux et d'élargir partiellement l'assiette fiscale tout en maintenant en grande partie sa structure intacte. Les secteurs de l'aviation et du transport maritime intra-UE seraient inclus dans le champ d'application avec un taux minimal nul et la suppression des exonérations fiscales actuelles.

L'option 2 introduit un système de taux simplifiés. Les taux minimaux seraient indexés et fondés sur le contenu énergétique, et une période transitoire (10 ans pour l'option 2a et une période plus courte jusqu'en 2030 pour l'option 2b) serait appliquée. Cette option cible le contenu énergétique en prévoyant un niveau de taxation plus élevé (principalement pour les combustibles), et l'extension de l'assiette fiscale à la navigation intra-UE. Les secteurs aérien et maritime seraient inclus dans le champ d'application de la directive, avec des taux minimaux qui seraient augmentés de manière linéaire au cours d'une période transitoire de 10 ans. L'option 2c introduit un nouvel élément pour la détermination des taux qui tient compte des émissions de polluants atmosphériques des produits, en plus des caractéristiques de l'option 2a.

L'option 3 introduit une composante relative à la teneur en carbone pour les secteurs qui ne sont actuellement pas couverts par le SEQE, afin que ces secteurs soient soumis à la tarification du carbone. Comme dans l'option 2, deux périodes transitoires (10 ans et une période plus courte jusqu'en 2030) sont également envisagées. L'introduction d'une composante pollution est également analysée dans cette option.

Principales conclusions

Lorsqu'elle a proposé, en septembre 2020, une réduction actualisée des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % en 2030 par rapport aux niveaux de 1990, la Commission européenne a également décrit les mesures à prendre dans tous les secteurs de l'économie afin de compléter les efforts nationaux et d'atteindre ainsi le niveau d'ambition revu à la hausse. Des analyses d'impact ont été préparées afin d'étayer les révisions envisagées des principaux instruments législatifs figurant dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)».

Dans ce contexte, la présente analyse d'impact a analysé les différentes options au travers desquelles la directive révisée sur la taxation de l'énergie pourrait contribuer de manière efficace et efficiente à la réalisation de l'objectif actualisé dans le cadre d'un ensemble plus large de mesures d'«ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)», tout en respectant l'objectif du marché intérieur et en évitant, à cet effet, l'érosion des recettes.

Sur la base de la comparaison des options et de l'analyse des options stratégiques spécifiques, les options 2 et 3 permettraient d'atteindre les objectifs d'une manière souhaitable.

Ces options contribuent à la réalisation des objectifs en matière de climat et d'énergie ainsi qu'à la réalisation d'autres objectifs stratégiques.

En ce qui concerne la période transitoire, les deux périodes (10 ans ou 7 ans) auront la même incidence d'ici à 2035 dans chaque option. Toutefois, les options prévoyant une période transitoire de dix ans (options 2a et 3a) donnent de meilleurs résultats qu'une période transitoire plus courte si l'on prend en considération la dimension sociale.

Lorsque la composante pollution atmosphérique est prise en compte, les effets positifs sur la réduction des émissions s'accompagnent de répercussions sociales négatives, compte tenu de l'augmentation sensible du prix du charbon et de la biomasse.

Étant donné que l'échange de quotas d'émission devrait être introduit pour les émissions de carbone des secteurs du transport routier et du bâtiment, comme proposé dans la révision de la proposition relative au SEQE de l'UE dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)», l'option 2a est considérée comme la meilleure option car elle évite tout chevauchement entre les deux mécanismes.

Une extension bien calibrée du SEQE de l'UE au secteur maritime et l'introduction d'un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment, associées à l'option 2 pour la DTE, contribueraient à la réalisation de l'objectif climatique ambitieux de l'Union, à savoir une réduction de 55 % des émissions d'ici à 2030, tout en permettant d'atteindre les autres objectifs visés par la révision de la DTE.

L'analyse d'impact a également montré que la révision de la DTE ne ferait pas peser une charge excessive sur l'économie. Les objectifs énoncés ci-dessus peuvent être atteints avec des coûts économiques très limités et la révision peut apporter des avantages économiques, en particulier si des recettes supplémentaires provenant de la taxation générale de la consommation d'énergie sont utilisées par les États membres pour compenser des coûts sociaux non désirés.

L'analyse d'impact a montré qu'une taxation accrue des combustibles fossiles pourrait avoir des conséquences plus importantes pour les ménages à faibles revenus, notamment en ce qui concerne le chauffage. En pareils cas, la régressivité éventuelle des taxes sur l'énergie pourrait être compensée en recyclant ces recettes en faveur de la transition écologique par le financement d'investissements dans des biens et équipements à faible intensité de carbone et économes en énergie ou par des transferts forfaitaires. Par exemple, l'analyse montre que, lorsque les recettes fiscales supplémentaires provenant des taxes sur l'énergie sont reversées aux ménages sous la forme d'un montant forfaitaire, les modifications proposées deviennent progressives, étant donné que ces transferts entraînent une augmentation plus importante du revenu disponible des ménages les plus pauvres.

Dans le scénario de base, les recettes des États membres devraient diminuer de près de 32 % entre 2020 et 2035 en raison de l'évolution attendue du système énergétique, avec une dépendance moindre à l'égard des combustibles grâce aux économies d'énergie et à l'abandon des combustibles fossiles. L'option privilégiée atténuerait largement cette tendance en augmentant les recettes.

- **Réglementation affûtée et simplification**

S'agissant des coûts relatifs au fonctionnement de la directive, la mise en œuvre spécifique de la DTE dépend de plusieurs autres facteurs, parmi lesquels l'application de politiques nationales spécifiques ou d'autres politiques de l'Union dans le même domaine, l'existence de priorités nationales ou la présence d'un héritage industriel, les conditions économiques et

commerciales existantes, ou encore les modèles commerciaux des différents secteurs ou entreprises.

Selon l'évaluation (déjà publiée) de l'actuelle DTE¹⁷, compte tenu de la grande souplesse que l'actuelle DTE laisse aux États membres dans l'application des exonérations, des réductions et des restitutions, il était difficile de calculer des taux effectifs de manière harmonisée à l'échelle de l'Union. En particulier, au moment de l'évaluation, il n'existait pas de collecte officielle de données permettant de déterminer les taux de taxation effectifs. Il était donc difficile de distinguer et de quantifier certains effets de la directive.

Toutefois, dans l'analyse d'impact actuelle, certains coûts économiques ont été recensés dans la section correspondante consacrée aux effets des options stratégiques.

Certains coûts réglementaires (principalement la gestion des autorisations et des déclarations ainsi que la mise à jour des systèmes informatiques) seront exposés par les négociants de produits énergétiques nouvellement introduits dans le champ d'application de la DTE et par les administrations, étant donné que ces produits seront soumis à certaines dispositions du régime général d'accise¹⁸; toutefois, ces coûts devraient être limités pour les négociants en hydrogène et en biomasse solide, étant donné que ces produits bénéficieront des mêmes simplifications en matière de contrôle de la circulation que, respectivement, le gaz naturel et le charbon. La suppression des exonérations de droits d'accise pour certains carburants ou secteurs d'activité (par exemple, l'aviation et le transport maritime) ne modifie pas les coûts réglementaires liés au régime général, dans la mesure où les carburants exonérés étaient de toute façon soumis à des contrôles en matière de détention et de circulation.

La perception d'une taxe sur les carburants dans le secteur de l'aviation ne devrait pas poser de problèmes sur le plan administratif. Les États membres ont déjà de l'expérience dans la perception de taxes sur les carburants dans d'autres modes de transport (principalement le transport routier). On s'attend à ce qu'une taxe sur le carburant d'aviation soit perçue de la même manière, les fournisseurs de carburants percevant la taxe lorsqu'ils fournissent du kérosène dans les aéroports, avant de transférer les fonds correspondants aux autorités fiscales compétentes.

Sur le plan de l'efficacité, les coûts de perception des taxes actuelles sur les carburants peuvent servir d'indicateurs pour estimer le coût de la perception d'une taxe sur le carburant d'aviation. Une étude de 2012¹⁹ a révélé que les coûts administratifs exposés par les autorités publiques représentaient entre 0,65 % et 0,85 % des recettes de la taxe sur les carburants. On estime que la perception d'une taxe sur le kérosène serait un peu plus simple, étant donné que l'approvisionnement en kérosène est concentré dans les quelques aéroports que compte chaque État membre. Compte tenu de ce qui précède, le chiffre inférieur de 0,65 % des recettes est considéré comme représentant les coûts administratifs liés à la perception d'une taxe sur les carburants.

Une étude externe sur la taxation de l'aviation a également été commandée par la Commission aux fins, notamment, de l'analyse d'impact.

¹⁷ Voir le [rapport de la Commission: évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie](#), SWD(2019) 329 final du 11.9.2019 (en anglais).

¹⁸ Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE.

¹⁹ CE Delft et al. (2012). Un inventaire des mesures d'internalisation des coûts externes dans les transports (en anglais). Bruxelles: Commission européenne.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le contrôle de la taxation de la consommation d'énergie est effectué régulièrement, au moins une fois par an, grâce aux informations collectées auprès des États membres lors des réunions du groupe d'experts sur la fiscalité indirecte (ITEG). En outre, deux fois par an, la DG TAXUD et les États membres mettent à jour la base de données sur les taux de taxation de l'énergie qui sont applicables (base de données «Impôts en Europe»).

En outre, la DTE prévoit un examen régulier sur la base d'un rapport et, le cas échéant, d'une proposition de la Commission visant à modifier les différentes dispositions de la directive et les niveaux minimaux de taxation. Cet examen prendra en compte le bon fonctionnement du marché intérieur et des objectifs généraux du traité. Une fois que la DTE aura été réexaminée, cet examen devra porter en particulier sur les points suivants:

- (a) la manière dont les États membres ont mis en œuvre le nouveau cadre de taxation des produits énergétiques et de l'électricité dans leurs systèmes nationaux;
- (b) la manière dont ce cadre leur a permis de mieux intégrer les considérations liées à l'environnement et à l'efficacité énergétique; et
- (c) le niveau d'incidence économique en tenant compte de la manière dont les États membres ont utilisé les recettes supplémentaires.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Il n'est pas jugé nécessaire de fournir des documents explicatifs concernant la transposition des dispositions de la présente proposition.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

La Commission propose de mettre en place les mesures ci-après à compter du 1^{er} janvier 2023.

1) *Taxation de l'énergie sur la base du contenu énergétique des produits énergétiques et de l'électricité et de leur performance environnementale*

Afin de permettre la réalisation des objectifs diversifiés déjà mentionnés (efficacité énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre, génération de recettes, etc.) et de garantir, dans la mesure du possible, que tous ces objectifs puissent être poursuivis de manière cohérente, la taxation devrait être liée au contenu énergétique des produits énergétiques et de l'électricité, ainsi qu'à leur performance environnementale déterminée sur la base du cadre général de l'Union.

La taxation fondée sur le contenu énergétique constitue une meilleure base de comparaison entre l'électricité et différents produits énergétiques et met un terme au traitement fiscal potentiellement défavorable à certains produits, tels que les biocarburants.

Le concept de «performance environnementale» et le classement correspondant des taux applicables tiennent compte des caractéristiques spécifiques des différents produits, de leur traitement dans le cadre de la DTE actuelle et dans les États membres, ainsi que de l'évolution attendue du bouquet énergétique de l'Union. Ils sont en phase avec les autres propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)» (en particulier les propositions de révision du SEQE de l'UE et de la directive RED II) et avec l'objectif de zéro pollution grâce à l'application du principe du pollueur-payeur, de manière à garantir la cohérence et à assurer une contribution aux objectifs communs. Par conséquent, la taxation de l'énergie reposerait sur la valeur calorifique nette des produits énergétiques et de l'électricité, telle que figurant à l'annexe IV de la directive 2012/27/UE²⁰. Dans le cas de produits issus de la biomasse, les valeurs de référence sont celles établies à l'annexe III de la directive (UE) 2018/2001²¹ (voir l'article 1^{er}, paragraphe 2, premier alinéa).

Si les directives mentionnées ci-dessus ne mentionnent pas de valeur calorifique nette pour le produit concerné, il convient de se référer aux informations pertinentes disponibles sur la valeur calorifique nette du produit (voir l'article 1^{er}, paragraphe 2, second alinéa).

Les niveaux minimaux de taxation sont fixés en fonction des performances environnementales indiquées (ce qui signifie, par exemple, que les biocarburants durables seraient taxés à des taux inférieurs) et sont exprimés en EUR/GJ (voir les articles 7, 8, 9 et 10 ainsi que l'annexe I).

2) *Liste des produits énergétiques et définitions applicables*

Le champ d'application de la taxation devrait inclure, dans la liste des produits énergétiques, des sources d'énergie concurrentes et, par conséquent, un traitement fiscal unifié et normalisé devrait être garanti pour celles-ci, y compris en ce qui concerne leur soumission aux dispositions en matière de contrôle et de circulation (voir l'article 2, paragraphe 1, et l'article 21, paragraphe 1).

Des définitions supplémentaires provenant d'autres parties de la législation de l'Union [à savoir la directive (UE) 2018/2001 mentionnée ci-dessus] ou précisées dans la proposition permettront un traitement fiscal différencié (voir les définitions figurant à l'article 2, paragraphes 4 et 5).

Dans le cas d'un produit consistant en un mélange d'un ou de plusieurs produits, la taxation de chaque ingrédient devrait être déterminée en conséquence, sur la base des taux applicables et indépendamment du code NC dont relève le produit dans son ensemble (voir l'article 2, paragraphe 6).

²⁰ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

²¹ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

Enfin, il est fait référence à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée (NC)²². Afin de garantir la mise à jour des références aux codes NC chaque fois que nécessaire, il convient de conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués permettant cette mise à jour (voir l'article 2, paragraphe 8, et l'article 29).

3) Dispositions relatives à l'exclusion du champ d'application du cadre juridique

La taxation de l'énergie couvre les produits énergétiques utilisés comme carburants ou combustibles, ainsi que l'électricité. Par conséquent, seuls les produits énergétiques à double usage ou utilisés autrement que comme combustibles ou carburants, ainsi que la taxation en aval de la chaleur, devraient être exclus du champ d'application de la DTE. L'électricité utilisée de la même manière devrait bénéficier d'un traitement identique (voir l'article 3).

4) Classement des taux et indexation des niveaux minima

Afin de garantir qu'un traitement cohérent des sources d'énergie s'applique également aux niveaux de taxation fixés à l'échelon national — au-dessus des niveaux minimaux fixés dans la proposition —, les États membres devraient reproduire le rapport entre les niveaux minimaux de taxation fixés dans la proposition pour les différentes sources et utilisations de l'énergie. Dans le cadre de cette exigence, l'électricité devrait toujours figurer parmi les sources d'énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, notamment dans le secteur du transport, et devrait être classée avec d'autres carburants et combustibles (voir l'article 5, paragraphe 1).

Il convient de considérer le classement des produits énergétiques et de l'électricité comme un principe général également applicable, mutatis mutandis, chaque fois que la directive autorise des différenciations (voir les articles 13, 14, 15, 16, 17 et 18).

De plus, il importe de préserver la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation. Les taux minimaux devraient, chaque année, faire l'objet d'une adaptation destinée à tenir compte de l'évolution de leur valeur réelle afin de préserver le niveau actuel d'harmonisation des taux. Afin d'atténuer les effets de la volatilité des prix de l'énergie et des denrées alimentaires, il y a lieu que cette adaptation s'effectue sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par Eurostat. La Commission publie les niveaux minimaux de taxation ainsi obtenus au Journal officiel de l'Union européenne (voir l'article 5, paragraphe 2).

5) Des niveaux minimaux de taxation différents pour les carburants, les combustibles et l'électricité

Il convient de fixer des niveaux minimaux de taxation différents pour les carburants destinés aux transports, les carburants utilisés à des fins spécifiques (comme dans le secteur primaire), les combustibles et l'électricité. Lorsqu'une période transitoire est applicable, l'augmentation des niveaux minimaux de taxation — sauf dans le cas des carburants bas carbone — devrait être fixée à un dixième par an jusqu'à la fin de la période transitoire, en tenant compte

²² Règlement d'exécution (UE) 2020/1577 de la Commission du 21 septembre 2020 modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 361 du 30.10.2020, p. 1).

également de la nécessité d'indexer ces niveaux minimaux de taxation (voir les articles 7, 8, 9 et 10 ainsi que l'annexe I).

Conformément aux objectifs de la proposition, il convient de ne pas faire de distinction entre l'utilisation commerciale et non commerciale du gazole utilisé comme carburant, et entre l'utilisation professionnelle et non professionnelle des combustibles et de l'électricité.

Afin de simplifier, dans la mesure du possible, la structure des niveaux minimaux de taxation, les niveaux fixés pour certaines utilisations de carburants (voir le tableau B de l'annexe I) sont alignés sur les niveaux minimaux de taxation applicables aux combustibles (voir le tableau C de l'annexe I).

6) Taxation en amont pour la production d'électricité

Les États membres sont autorisés à taxer, en dehors de la DTE, les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour la production d'électricité, sans qu'il soit nécessaire de respecter les niveaux minimaux de taxation prévus dans la proposition, pour des motifs de politique environnementale. Les États membres souhaitant introduire une telle taxation devraient à tout le moins reproduire le classement établi entre les niveaux minimaux fixés dans la proposition, afin d'adresser les bons signaux environnementaux (voir l'article 13).

7) Produits énergétiques et électricité utilisés par les aéronefs et les navires

Sans préjudice des accords internationaux relatifs à l'aviation, il y a lieu de taxer les produits énergétiques et l'électricité fournis pour la navigation aérienne intra-UE²³ (à l'exception de ceux fournis pour les services aériens affectés exclusivement au transport de fret) et pour la navigation par voie d'eau intra-UE, y compris pour le secteur de la pêche²⁴ (voir les articles 14 et 15).

Un niveau de taxation différent serait applicable à l'utilisation de produits énergétiques et d'électricité pour l'aviation intra-UE autre que l'aviation d'affaires et pour les vols intra-UE autres que les vols d'agrément. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE²⁵ devraient être soumis aux niveaux de taxation normaux applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Afin de garantir une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à l'aviation intra-UE autre que l'aviation d'affaires et aux vols intra-UE autres que les vols d'agrément, les niveaux minimaux de taxation pour l'utilisation des carburants seraient atteints sur une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables (y compris les biocarburants et biogaz durables, les carburants bas carbone, les biocarburants et biogaz

²³ Par «navigation aérienne intra-UE», on entend les vols entre deux aéroports situés dans l'Union, y compris les vols intérieurs.

²⁴ Par «navigation par voie d'eau intra-UE», on entend la navigation entre deux ports situés dans l'Union, y compris la navigation intérieure.

²⁵ On entend par «aviation d'affaires» l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments.

On entend par «vols d'agrément» l'utilisation d'un aéronef à des fins personnelles ou récréatives sans rapport avec une utilisation commerciale ou professionnelle.

durables avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique) et l'électricité durable auraient un taux minimal nul pendant dix ans.

Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les services aériens intra-UE affectés exclusivement au transport de fret devraient être exonérés, avec la possibilité pour un État membre de taxer ces carburants soit pour les vols intérieurs exclusivement réservés au transport de fret, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus avec d'autres États membres.

S'agissant de la navigation aérienne extra-UE, sans préjudice des obligations internationales, les États membres peuvent exonérer ou appliquer les mêmes niveaux de taxation que pour la navigation aérienne intra-UE, en fonction du type de vol.

En ce qui concerne la navigation par voie d'eau, compte tenu du risque de ravitaillement en carburant en dehors de l'Union, un niveau de taxation différent serait applicable pour l'utilisation de produits énergétiques et d'électricité destinés à la navigation maritime intra-UE (d'un port de l'Union à un autre port de l'Union) ainsi qu'à la navigation régulière, à la pêche et au transport de fret sur les voies navigables intérieures. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres formes de navigation par voie d'eau intra-UE (y compris notamment la navigation de bateaux de plaisance privés) devraient être soumis aux niveaux de taxation normaux applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Lorsque l'utilisation concerne la navigation maritime intra-UE ainsi que la navigation régulière, la pêche et le transport de fret sur les voies navigables intérieures, les niveaux minimaux de taxation devraient être ceux applicables pour l'utilisation de carburants à des fins spécifiques (donc inférieurs aux taux applicables pour l'utilisation générale des carburants). Afin d'encourager leur utilisation, les carburants alternatifs durables (y compris les biocarburants et biogaz durables, les carburants bas carbone, les biocarburants et biogaz durables avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique) et l'électricité seraient soumis à un taux minimal nul pendant dix ans.

En ce qui concerne la navigation par voie d'eau extra-UE, les États membres peuvent exonérer ou appliquer les mêmes niveaux de taxation que ceux mentionnés précédemment, en fonction du type d'activité.

Enfin, dans certains ports, il existe une solution de rechange plus propre que la production d'électricité à bord d'un navire, avec l'utilisation du réseau électrique du littoral (c'est-à-dire, une connexion au réseau électrique terrestre). Afin d'encourager le développement et l'adoption de cette solution, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux navires à quai dans les ports peut être exonérée.

Le même traitement devrait s'appliquer à l'électricité fournie aux aéronefs immobiles.

8) Possibilité d'exonérations fiscales pour certains produits ou pour l'électricité produite à partir de certaines sources

La possibilité d'appliquer des exonérations ou des réductions fiscales serait justifiée par des motifs spécifiques, notamment à des fins d'efficacité énergétique et de protection de l'environnement, dans le cas par exemple: d'électricité produite à partir de sources renouvelables; d'électricité issue de la production combinée de chaleur et d'énergie, à condition que les générateurs combinés soient respectueux de l'environnement conformément à la définition de l'Union; de carburants renouvelables d'origine non biologique, de

biocarburants durables avancés, de bioliquides, de biogaz ou de produits durables avancés relevant des codes NC 4401 et 4402 (voir l'article 16).

9) Possibilité de réductions fiscales pour certaines utilisations

Des réductions ciblées, non inférieures aux niveaux minimaux fixés par la proposition, peuvent s'avérer nécessaires pour différentes raisons, telles que la mise en œuvre de l'efficacité énergétique ou la prise en compte de considérations sociales (voir l'article 17).

Une réduction non inférieure aux minima pourrait notamment être appliquée pour l'électricité et les produits énergétiques utilisés comme combustible dès lors qu'ils sont utilisés par les ménages. Dans ce cas, les niveaux minimaux de taxation devraient partir de zéro et augmenter chaque année, sur une période transitoire de dix ans, d'un pourcentage correspondant à un dixième des taux minimaux définitifs [voir l'article 17, point c)].

Les produits énergétiques et l'électricité utilisés par les ménages reconnus comme vulnérables, selon une définition harmonisée de l'Union, pourraient être exemptés pour une période maximale, de dix ans après l'entrée en vigueur de la directive [voir l'article 17, point c)].

Quant à certains secteurs (travaux agricoles, horticoles ou aquacoles, et sylviculture), des réductions du niveau de taxation non inférieures aux minima seraient applicables pour les produits énergétiques utilisés à des fins de chauffage et pour l'électricité [voir l'article 17, point d)].

10) Entreprises grandes consommatrices d'énergie et autres entreprises

Des réductions ciblées du niveau de taxation non inférieures aux minima peuvent s'avérer nécessaires pour encourager la réalisation d'objectifs de protection de l'environnement et favoriser l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur productif de l'Union (voir l'article 18).

Ces réductions seraient liées soit à une définition stricte, soit à des efforts vérifiables menant aux objectifs mentionnés.

11) Liste des produits énergétiques soumis aux dispositions en matière de contrôle et de circulation

Afin d'améliorer la sécurité juridique et de lutter contre le risque de fraude, certains produits énergétiques (par exemple, les huiles lubrifiantes) devraient être soumis à des dispositions en matière de contrôle et de circulation (voir l'article 21).

12) Exigibilité de la taxe pour certains produits énergétiques

Compte tenu des analogies sur le plan des propriétés physiques, le fait générateur pour l'hydrogène devrait être aligné sur celui du gaz naturel, pour lequel la taxe est exigible au moment de la livraison par le distributeur ou le redistributeur (voir l'article 22, paragraphe 4, premier alinéa).

En ce qui concerne l'électricité, les évolutions récentes et futures des technologies de stockage exigeraient que les installations de stockage de l'électricité et les transformateurs d'électricité puissent être considérés comme des redistributeurs lorsqu'ils fournissent de

l'électricité, de manière à éviter le risque de double imposition (voir l'article 22, paragraphe 4, deuxième alinéa).

En outre, en raison des similitudes au niveau des propriétés physiques et de la diversité des situations dans les États membres, les produits relevant des codes NC 2703 (tourbe), 4401 (bois de chauffage, bois en plaquettes ou en particules, sciure, déchets et débris de bois) et 4402 (charbon de bois) devraient être soumis à la taxe, laquelle devrait être exigible au moment de la livraison, comme pour le charbon, le coke et le lignite, et selon des procédures établies par chaque État membre (voir l'article 22, paragraphe 4, cinquième alinéa).

13) Définition des réservoirs normaux

Afin d'assurer la libre circulation tout en respectant les exigences de sécurité applicables aux véhicules automobiles utilitaires et aux conteneurs à usages spéciaux, la définition des réservoirs normaux de ces véhicules devrait refléter le fait que les réservoirs ne sont pas installés sur les véhicules utilitaires par les constructeurs exclusivement (voir l'article 25).

14) Obligation des États membres en matière de rapports

Afin de disposer d'informations précises sur le fonctionnement de la directive, il convient pour les États membres d'informer la Commission des niveaux de taxation appliqués ainsi que des volumes correspondants de produits énergétiques et d'électricité soumis à taxation (voir l'article 26).

15) Rapport de la Commission au Conseil

Tous les cinq ans, et pour la première fois cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il y a lieu pour la Commission de présenter au Conseil un rapport concernant l'application de la directive et, le cas échéant, une proposition en vue de la modification de cette dernière.

Dans son rapport, la Commission devrait examiner, notamment, les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des évolutions technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique et de l'utilisation de l'électricité dans les transports, ainsi que la justification des exonérations, des réductions et des différenciations prévues dans la proposition. Ce rapport tient compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation, et des objectifs généraux pertinents des traités (voir l'article 31).

16) Annexe I et tableaux présentant les taux minima

L'annexe I contient les tableaux présentant les niveaux minimaux de taxation — exprimés en EUR/GJ — applicables de manière générale aux carburants aux fins de l'article 7 et de l'article 8, paragraphe 2, ainsi qu'aux combustibles et à l'électricité (voir les tableaux A, B, C et D).

Ces niveaux minimaux sont également applicables lorsqu'ils sont mentionnés dans d'autres dispositions pertinentes de la directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

**restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité
(refonte)**

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité ~~instituant la Communauté européenne~~ ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne, ☒ et notamment son article ~~93~~ ☒ 113 et son article 192, paragraphe 2, premier alinéa, point a) ☒,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à une procédure législative spéciale,

considérant ce qui suit:

↓ nouveau

- (1) La directive 2003/96/CE du Conseil²⁶ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle²⁷. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.
- (2) La directive 2003/96/CE a été adoptée aux fins du bon fonctionnement du marché intérieur en ce qui concerne la taxation des produits énergétiques et de l'électricité. La directive 2003/96/CE a également intégré des exigences en matière de protection de l'environnement, notamment au regard du protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques.

²⁶ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

²⁷ Voir annexe II, partie A.

↓ 2003/96/CE considérant 1
(adapté)

~~Le champ d'application de la directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales²⁸ et de la directive 92/82/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales²⁹, est limité aux huiles minérales.~~

↓ 2003/96/CE considérant 2
(adapté)

~~L'absence de dispositions communautaires soumettant à une taxation minimale l'électricité et les produits énergétiques autres que les huiles minérales peut être préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur.~~

↓ nouveau

(3) Il est nécessaire de veiller à ce que l'application de règles de taxation claires aux produits énergétiques et à l'électricité continue de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur tout en s'attaquant aux défis liés au climat et à l'environnement dans le contexte de la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»³⁰. La taxation de l'énergie peut contribuer à l'ambition de réduire d'au moins 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 1990, ainsi qu'à la réalisation de l'objectif «zéro pollution» par l'application du principe du pollueur-payeur, en garantissant que la taxation des carburants, des combustibles et de l'électricité tienne mieux compte de l'incidence de ceux-ci sur l'environnement et la santé. La contribution de la taxation de l'énergie à ces objectifs a été approuvée par le Conseil dans ses conclusions sur le cadre de l'UE en matière de la taxation de l'énergie³¹.

↓ 2003/96/CE considérant 3
(adapté)

~~Le bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs des autres politiques communautaires nécessitent que des niveaux minima de taxation soient fixés au niveau communautaire pour la plupart des produits énergétiques, y compris l'électricité, le gaz naturel et le charbon.~~

↓ nouveau

(4) La fiscalité environnementale peut être un moyen économiquement efficient pour les États membres d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre.

²⁸ JO L 316 du 31.10.1992, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE (JO L 365 du 31.12.1994, p. 46).

²⁹ JO L 316 du 31.10.1992, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE.

³⁰ COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

³¹ 14861/19 du 5 décembre 2019.

Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes en matière de taxation dans ce domaine.

- (5) Il convient toutefois que les États membres puissent utiliser la taxation de l'énergie relative aux carburants, aux combustibles et à l'électricité à diverses fins qui ne sont pas nécessairement ni spécifiquement ou exclusivement liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

↓ 2003/96/CE considérant 4

- (6) D'importants écarts entre les niveaux nationaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres pourraient s'avérer préjudiciables au bon fonctionnement du marché intérieur.

↓ 2003/96/CE considérant 5
(adapté)

- (7) La fixation ~~à des niveaux appropriés des minima communautaires de taxation~~ ☒ de niveaux minimaux appropriés de taxation de l'Union ☒ peut permettre de diminuer les écarts actuels entre les niveaux nationaux de taxation.

↓ 2003/96/CE considérant 6
(adapté)

~~Conformément à l'article 6 du traité, les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Communauté.~~

↓ 2003/96/CE considérant 7
(adapté)

- (8) En tant que partie à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ a ratifié ~~le protocole de Kyoto~~ ☒ l'accord de Paris ☒. La taxation des produits énergétiques et, le cas échéant, de l'électricité, est l'un des instruments disponibles pour atteindre les objectifs de ~~Kyoto~~ ☒ l'accord de Paris ☒.

↓ nouveau

- (9) Il convient de définir des règles permettant d'établir la taxation de l'énergie sur la base du contenu énergétique des produits énergétiques et de l'électricité, en combinaison avec leurs performances environnementales. À cette fin, il y a lieu de se référer aux définitions de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil³², de la

³² Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil³³ et du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil³⁴. En outre, il est nécessaire de mettre à jour la liste des produits énergétiques afin d'intégrer certains produits énergétiques dans le but de garantir un traitement unifié et normalisé de ces carburants et combustibles.

↓ 2003/96/CE considérant 8
(adapté)

~~Il est nécessaire que le Conseil examine périodiquement les exonérations, les réductions et les niveaux minima de taxation, en tenant compte du bon fonctionnement du marché intérieur, de la valeur réelle des niveaux minima de taxation, de la compétitivité des entreprises de la Communauté dans le contexte international et des grands objectifs du traité.~~

↓ nouveau

(10) Par souci de neutralité fiscale, il convient que les mêmes niveaux minimaux de taxation s'appliquent, pour chaque élément de la taxation de l'énergie, à l'ensemble des produits énergétiques utilisés à une fin donnée. Lorsque des niveaux minimaux identiques sont ainsi fixés, il importe que les États membres, toujours dans un souci de neutralité fiscale, garantissent des niveaux nationaux de taxation égaux pour tous les produits concernés.

↓ 2003/96/CE considérant 9
(adapté)

~~Il convient de laisser aux États membres la flexibilité nécessaire pour définir et mettre en œuvre des politiques adaptées aux contextes nationaux.~~

↓ nouveau

(11) Il convient également que les États membres reproduisent en tout temps le classement des niveaux minimaux de taxation tel qu'il figure à l'annexe en ce qui concerne les différents produits pour chaque utilisation donnée afin de garantir une structure des taux adaptée aux considérations environnementales. Les taux minimaux de taxation de l'énergie devraient faire l'objet chaque année d'une adaptation automatique pour tenir compte de l'évolution de leur valeur réelle afin de préserver le niveau actuel d'harmonisation des taux et ainsi d'atténuer les effets de la volatilité des prix de l'énergie et des denrées alimentaires. Il y a lieu que cette adaptation s'effectue sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par Eurostat.

³³ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte) (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

³⁴ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

(12) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à certains produits ou utilisations, une période transitoire d'application est nécessaire.

↓ 2003/96/CE considérant 10
(adapté)
⇒ nouveau

(13) ⇒ En règle générale, les États membres devraient appliquer aux produits énergétiques et à l'électricité des niveaux de taxation qui ne sont pas inférieurs aux niveaux minimaux de taxation fixés par la directive. ⇐ ~~Les États membres souhaitent introduire ou maintenir différents types de taxes sur les produits énergétiques et l'électricité.~~ Il y a lieu, dans ce but, de permettre aux États membres de respecter les niveaux minimaux ~~communautaires~~ de taxation ☒ de l'Union ☒ par le cumul de l'ensemble des impôts indirects de leur choix (à l'exception de la TVA).

↓ 2003/96/CE considérant 11
(adapté)

(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre ~~communautaire~~ de ☒ l'Union pour la ☒ taxation des produits énergétiques et de l'électricité relèvent de la compétence de chacun des États membres. À cet égard, les États membres pourraient décider de ne pas accroître la charge fiscale globale s'ils considèrent que la mise en œuvre d'un tel principe de neutralité fiscale pourrait contribuer à la restructuration et à la modernisation de leurs systèmes fiscaux en favorisant les comportements allant dans le sens d'une plus grande protection de l'environnement et en encourageant une utilisation accrue du facteur travail.

↓ 2003/96/CE considérant 12
(adapté)

(15) Les prix des produits énergétiques sont des éléments clés des politiques ~~communautaires~~ dans le domaine de l'énergie, des transports et de l'environnement ☒ au sein de l'Union ☒.

↓ 2003/96/CE considérant 13

~~La fiscalité détermine en partie le prix des produits énergétiques et de l'électricité.~~

↓ 2003/96/CE considérant 14

~~Les niveaux minima de taxation doivent refléter la position compétitive des différents produits énergétiques et de l'électricité. Il convient à cette fin de calculer autant que possible ces minima en fonction de la teneur énergétique des produits. Cette méthode n'a cependant pas lieu d'être appliquée aux carburants.~~

↓ 2003/96/CE considérant 15

~~La possibilité de différencier le niveau national de taxation pour un même produit doit être autorisée dans certaines circonstances ou à titre permanent, sous réserve du respect des niveaux minima communautaires et des règles du marché intérieur et de la concurrence.~~

↓ 2003/96/CE considérant 16
(adapté)

(16) Étant donné que le commerce intra-communautaire ☒ Union ☒ de la chaleur n'est que très limité, la taxation en aval de la chaleur ne doit pas relever du champ d'application du présent cadre communautaire ☒ de l'Union ☒.

↓ 2003/96/CE considérant 17
(adapté)

(17) Il y a lieu de fixer des niveaux minimaux communautaires ☒ de taxation ☒ de l'Union ☒ différents selon l'usage des produits énergétiques et de l'électricité.

↓ 2003/96/CE considérant 18
⇒ nouveau

(18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins industrielles et commerciales et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant. ⇒ Il convient que l'électricité figure toujours parmi les sources d'énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, notamment dans le secteur des transports. À cette fin, les États membres devraient s'efforcer d'appliquer le même niveau de taxation à l'électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques qu'à celle utilisée à des fins de chauffage pendant le temps nécessaire après l'entrée en vigueur de la présente directive. ⇐

↓ 2003/96/CE considérant 19

~~La taxation du carburant diesel utilisé par les transporteurs routiers, notamment ceux qui exercent des activités intracommunautaires, exige la possibilité d'un traitement spécifique, y compris des mesures permettant l'introduction d'un système de redevances sur les infrastructures routières, afin de limiter les distorsions de concurrence auxquelles les opérateurs pourraient avoir à faire face.~~

↓ nouveau

(19) Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, aucune distinction ne doit être opérée entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé ainsi qu'entre la consommation professionnelle et non professionnelle de combustibles et d'électricité.

↓ 2003/96/CE considérant 20

~~Les États membres peuvent être contraints d'établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé. Ils peuvent mettre cette situation à profit pour réduire l'écart entre la taxation du gazole à usage privé comme carburant et celle de l'essence.~~

↓ 2003/96/CE considérant 21

~~La consommation de produits énergétiques et d'électricité par les entreprises peut être taxée différemment de la consommation non professionnelle.~~

↓ 2003/96/CE considérant 22
(adapté)

(20) Les produits énergétiques doivent principalement être soumis à un cadre réglementaire ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ lorsqu'ils sont utilisés comme combustible ou comme carburant. À cet égard, il est inhérent à la nature et à la logique de la fiscalité d'exclure du champ d'application de ce cadre les produits énergétiques à double usage ou utilisés autrement que comme combustibles ou carburants, ~~ainsi que les procédés minéralogiques~~. L'électricité utilisée de la même manière doit bénéficier d'un traitement analogue.

↓ 2003/96/CE considérant 23

~~Compte tenu des obligations internationales existantes et de la préservation de la position compétitive des entreprises communautaires, il y a lieu de continuer d'exonérer les produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne et la navigation maritime autre que la navigation de plaisance privée, les États membres devant avoir la possibilité de limiter ces exonérations.~~

↓ nouveau

(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE, à l'exception des vols réservés au transport de fret, soient taxés. Il convient de maintenir l'exonération applicable au carburant utilisé pour les vols réservés au transport de fret en l'absence d'autres solutions plus efficaces.

(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux

normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, y compris la pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

(24) En ce qui concerne la navigation aérienne extra-UE, sans préjudice des obligations internationales, et la navigation par voie d'eau extra-UE, y compris la pêche, les États membres peuvent appliquer des exonérations ou les mêmes niveaux de taxation intra-UE, selon le type d'activité.

↓ 2003/96/CE considérant 24
⇒ nouveau

(25) Il y a lieu de permettre aux États membres d'appliquer certaines autres exonérations ou des niveaux réduits de taxation, lorsque cela ne nuit pas ⇒ aux objectifs environnementaux, ⇐ au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence.

↓ 2003/96/CE considérant 25
⇒ nouveau

(26) En particulier, la production combinée ⇒ à haut rendement ⇐ de chaleur et d'énergie et, afin de promouvoir l'utilisation de sources d'énergie de substitution, les énergies renouvelables peuvent bénéficier d'un traitement privilégié.

↓ 2003/96/CE considérant 26

~~Il y a lieu d'établir un cadre réglementaire communautaire permettant aux États membres d'accorder une exonération ou une réduction d'accises en faveur des biocarburants, qui contribuera à un meilleur fonctionnement du marché intérieur et offrira une sécurité juridique adéquate aux États membres et aux opérateurs économiques. Il convient de limiter les distorsions de concurrence et de maintenir un effet incitatif pour les producteurs et distributeurs de biocarburants sous la forme d'une réduction des coûts de revient, notamment par une adaptation dans les États membres tenant compte de l'évolution des cours des matières premières.~~

↓ 2003/96/CE considérant 27
(adapté)

~~La présente directive ne porte pas atteinte à l'application des dispositions pertinentes de la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accises³⁵ et de la directive 92/83/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques³⁶ lorsque le produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou additif d'un carburant est de l'alcool éthylique tel que défini dans la directive 92/83/CEE.~~

↓ 2003/96/CE considérant 28

~~Certaines exonérations ou réductions des niveaux de taxation peuvent s'avérer nécessaires, notamment en raison d'une harmonisation insuffisante au niveau communautaire, des risques de perte de compétitivité au niveau international ou de considérations sociales ou environnementales.~~

↓ nouveau

(27) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour encourager la réalisation des objectifs de protection de l'environnement et l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur productif de l'Union.

(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages vulnérables.

↓ 2003/96/CE considérant 29

~~Les entreprises qui passent des accords visant à améliorer sensiblement la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique méritent une attention particulière. Parmi celles-ci, les entreprises grandes consommatrices d'énergie méritent un traitement spécifique.~~

↓ 2003/96/CE considérant 30

~~Des périodes et des accords transitoires peuvent se révéler nécessaires afin que les États membres aient la possibilité de s'adapter sans heurts aux nouveaux niveaux de taxation, limitant ainsi d'éventuels effets secondaires négatifs.~~

³⁵ JO L 76 du 23.3.1992, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/47/CE (JO L 193 du 29.7.2000, p. 73).

³⁶ JO L 316 du 31.10.1992, p. 21.

↓ 2003/96/CE considérant 31
⇒ nouveau

- (29) ⇒ Compte tenu des effets financiers, économiques et environnementaux pour chaque État membre, tels que la nécessité de l'électrification du secteur des transports, ~~il~~ importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. ⇒ Dans un souci de protection de l'environnement et de la santé humaine, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, des taux majorés spécifiques. Cette autorisation, faisant suite à une demande justifiée des États membres et sur proposition de la Commission, devrait être adoptée par voie de décision d'exécution du Conseil conformément à l'article 291 du TFUE. ~~Ces exonérations ou réductions~~ ⇒ mesures ~~devraient~~ être reconsidérées régulièrement.

↓ nouveau

- (30) Il y a lieu d'intégrer à la liste des produits énergétiques soumis aux dispositions en matière de contrôles et de circulation de la directive 2008/118/CE³⁷ du Conseil certains produits énergétiques afin de garantir un traitement unifié et normalisé de ces produits et de tenir compte du risque de fraude, d'évasion ou d'abus fiscaux.
- (31) Afin d'assurer la libre circulation tout en respectant les exigences de sécurité applicables aux véhicules automobiles utilitaires et aux conteneurs à usages spéciaux, il convient que la définition des réservoirs normaux de ces véhicules tienne compte du fait que les réservoirs ne sont pas installés sur les véhicules utilitaires par le constructeur exclusivement.

↓ 2003/96/CE considérant 32
(adapté)

- (32) Il y a lieu de prévoir la communication par les États membres à la Commission de certaines mesures nationales. Cette communication ne libère pas les États membres de l'obligation de notification de certaines mesures nationales prévue à l'article ~~88~~ ~~108~~, paragraphe 3, du ~~traité~~ TFUE. La présente directive ne ~~préjuge pas~~ ~~de~~ devrait pas préjuger ~~de~~ l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'État qui pourraient être intentées en vertu des articles ~~87~~ ~~107~~ et ~~88~~ ~~108~~ du ~~traité~~ TFUE.

↓ 2003/96/CE considérant 33

- (33) Le champ d'application de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE ~~doit~~ devrait être étendu, le cas échéant, aux produits et taxes indirectes couverts par la présente directive.

³⁷ Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9 du 14.1.2009, p. 12).

↓ nouveau

(34) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour déterminer si les dispositions en matière de contrôles et de circulation de la directive 2008/118/CE doivent s'appliquer aux produits à l'origine de fraude, d'évasion ou d'abus. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³⁸.

↓ 2003/96/CE considérant 34
(adapté)

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission³⁹.~~

↓ nouveau

(35) Il y a lieu de se référer à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée. Afin de garantir que les références aux codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans la présente directive sont mises à jour chaque fois que cela est nécessaire et que les taux minimaux de taxation tiennent compte de l'évolution des prix, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la mise à jour de la référence à ces codes NC et l'actualisation des taux minimaux de taxation sur la base des variations annuelles de l'indice des prix à la consommation. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer son égale participation à la préparation des actes délégués, le Conseil reçoit tous les documents au même moment que les experts des États membres, et ses experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(36) Tous les cinq ans et pour la première fois cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique, de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.

³⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

³⁹ ~~JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.~~

(37) L'obligation de transposer la présente directive en droit interne doit être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la directive précédente. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte de la directive précédente.

(38) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne et les dates d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B,

↓ 2003/96/CE

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Les États membres taxent les produits énergétiques et l'électricité conformément à la présente directive.

↓ nouveau

2. Aux fins de la présente directive, la taxation est calculée en euros par gigajoule sur la base du pouvoir calorifique inférieur des produits énergétiques et de l'électricité figurant à l'annexe IV de la directive 2012/27/UE, converti en gigajoules. Dans le cas des produits issus de la biomasse, les valeurs de référence sont celles établies à l'annexe III de la directive (UE) 2018/2001, converties en gigajoules.

Lorsque la directive 2012/27/UE ou la directive (UE) 2018/2001, selon le cas, n'indique pas de pouvoir calorifique inférieur pour le produit concerné, les États membres se réfèrent aux informations pertinentes disponibles relatives à son pouvoir calorifique inférieur.

↓ 2003/96/CE
⇒ nouveau

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par «produits énergétiques» les produits:
 - a) relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
 - b) relevant des codes NC ⇒ 2207, 2208 90 91 et 2208 90 99, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant et qu'ils sont exonérés de l'accise harmonisée sur l'alcool et les boissons alcooliques, conformément à l'article 27, paragraphe 1, point a) ou b), de la directive 92/83/CEE⁴⁰ ⇐ ~~2701, 2702 et 2704 à 2715 inclus~~;
 - c) relevant des codes NC ⇒ 2701 à 2715 inclus ⇐ ~~2901 et 2902~~;

⁴⁰ Directive 92/83/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques (JO L 316 du 31.10.1992, p. 21).

d) relevant du code NC ⇒ 2804 10 ⇐ ~~29051100~~ qui ne sont pas d'origine synthétique, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

↓ nouveau

e) relevant du code NC 2814, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme carburant;

↓ 2003/96/CE (adapté)

⇒ nouveau

~~ef)~~ relevant ~~du code~~ ☒ des codes ☒ NC ~~3403~~ ⇒ 2901 et 2902 ⇐;

~~fg)~~ relevant du code NC ~~3811~~ ⇒ 2905 11 00 qui ne sont pas d'origine synthétique, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant ⇐;

~~gh)~~ relevant ~~du code~~ ☒ des codes ☒ NC ~~3817~~ ⇒ 2909 19 10 et 2909 19 90, ce dernier étant applicable lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant ⇐;

~~hi)~~ relevant ☒ du code ☒ ~~des codes~~ NC ⇒ 3403; ⇐ ~~38249986, 38249992 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 38249993, 38249996 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 38260010 et 38260090, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant.~~

↓ nouveau

j) relevant du code NC 3811;

k) relevant du code NC 3814, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

l) relevant du code NC 3817;

m) relevant du code NC 3823 19, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

n) relevant des codes NC 3824 99 86, 3824 99 92 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 3824 99 93, 3824 99 96 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 3826 00 10 et 3826 00 90, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

o) relevant des codes NC 4401 et 4402, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible dans des installations dont la puissance thermique nominale totale est égale ou supérieure à 5 MW.

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

2. La présente directive s'applique également à l'électricité relevant du code NC 2716.

3. Lorsqu'ils sont destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme carburant ou comme combustible, les produits énergétiques autres que ceux pour lesquels un niveau ~~est précisé~~ des niveaux ~~est précisé~~ ⇒ minimaux ⇐ de taxation ~~est précisé~~ sont précisés ~~est précisé~~ dans la présente directive sont taxés en fonction de leur utilisation, au taux retenu pour le combustible ou le carburant équivalent.

~~Outre les produits imposables visés au paragraphe 1, tout produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants est taxé au taux applicable au carburant équivalent.~~

~~Outre les produits imposables visés au paragraphe 1, tout autre hydrocarbure, à l'exception de la tourbe, destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme combustible est taxé au taux applicable au produit énergétique équivalent.~~

↓ nouveau

Les produits autres que les produits énergétiques, s'ils sont destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme carburant, sont taxés au taux retenu pour le carburant équivalent.

Les additifs et les produits utilisés en vue d'accroître le volume final des carburants, autres que l'eau, sont taxés au taux correspondant au carburant équivalent.

Les hydrocarbures autres que ceux énumérés au paragraphe 1 et destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme combustible sont taxés au taux applicable au produit énergétique équivalent.

↓ 2003/96/CE

~~4. La présente directive ne s'applique pas:~~

~~a) à la taxation en aval de la chaleur et la taxation des produits relevant des codes NC 4401 et 4402;~~

~~b) aux utilisations ci-après des produits énergétiques et de l'électricité:~~

~~— produits énergétiques destinés à des usages autres que ceux de carburant ou de combustible,~~

~~— produits énergétiques à double usage.~~

~~Un produit énergétique est à double usage lorsqu'il est destiné à être utilisé à la fois comme combustible et pour des usages autres que ceux de carburant ou de combustible. L'utilisation de produits énergétiques pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques est considérée comme un double usage.~~

~~— électricité utilisée principalement pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques,~~

~~électricité, lorsqu'elle intervient pour plus de 50 % dans le coût d'un produit. On entend par «coût d'un produit» l'addition de la totalité des achats de biens et services et des dépenses de personnel, augmentée de la consommation de capital fixe au niveau de l'entreprise, définie à l'article 11. Ce coût est calculé en moyenne par unité. On entend par «coût de l'électricité» la valeur d'achat réelle de l'électricité, ou le coût de production de l'électricité si elle est produite dans l'entreprise;~~

~~procédés minéralogiques;~~

~~Par «procédés minéralogiques», on entend les procédés classés dans la nomenclature NACE sous le code DI 26 «Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques» figurant dans le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil du 9 octobre 1990 relatif à la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne⁴¹;~~

~~Toutefois, les dispositions de l'article 20 s'appliquent à ces produits énergétiques;~~

~~5. Les codes de la nomenclature combinée visés dans la présente directive sont ceux figurant dans le règlement (CE) n° 2031/2001 de la Commission, du 6 août 2001, modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun⁴²;~~

~~La décision de mettre à jour les codes de la nomenclature combinée pour les produits visés par la présente directive est prise une fois par an conformément à la procédure prévue à l'article 27. Cette décision ne doit pas entraîner de modification des taux minima de taxation appliqués en vertu de la présente directive, ni l'ajout ou le retrait de tout produit énergétique et de l'électricité.~~

↓ nouveau

4. Les produits imposables visés aux paragraphes 1 et 3 produits à partir de la biomasse ou issus de celle-ci sont soumis, sous contrôle fiscal, à des niveaux de taxation spécifiques fixés pour ces produits conformément à la présente directive, à condition qu'ils remplissent l'un des critères suivants:

a) les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre établis à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001, à l'exclusion des produits présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols figurant à l'article 26, paragraphe 2, de ladite directive;

b) l'obligation d'être produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001.

Aux fins de la présente directive, les définitions figurant à l'article 2, point 24), pour le terme «biomasse», point 28), pour le terme «biogaz», point 32), pour le terme «bioliquide», point 33), pour le terme «biocarburant» et point 34), pour le terme «biocarburants avancés», de la directive (UE) 2018/2001 s'appliquent.

⁴¹ JO L 293 du 24.10.1990, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 29/2002 de la Commission (JO L 6 du 10.1.2002, p. 3).

⁴² JO L 279 du 23.10.2001, p. 1.

Aux fins de la présente directive, on entend par «biogaz, bioliquides et produits relevant des codes NC 4401 et 4402 «avancés»», les produits élaborés à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie A, de la directive (UE) 2018/2001. Les biocarburants, biogaz et bioliquides élaborés à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive sont considérés comme équivalents aux produits avancés.

5. Les produits imposables visés aux paragraphes 1 et 3 relevant de la définition des «carburants renouvelables d'origine non biologique» ou des «carburants bas carbone», peuvent être soumis, sous contrôle fiscal, à des niveaux de taxation spécifiques fixés pour ces produits conformément à la présente directive, lorsque:

a) les «carburants renouvelables d'origine non biologique» désignent les carburants autres que les biocarburants, bioliquides ou biogaz, dont le contenu énergétique provient de sources renouvelables autres que la biomasse;

b) les «carburants bas carbone» désignent l'hydrogène bas carbone et les carburants gazeux et liquides synthétiques, dont le contenu énergétique provient de l'hydrogène bas carbone ainsi que de tout combustible fossile, qui satisfont aux critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique donnée peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique conformément à l'article 10 du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil⁴³ et à l'annexe I du règlement délégué (UE) [...] [...] ⁴⁴. Les «combustibles ou carburants à base de carbone recyclé», définis à l'article 2, point 35), de la directive (UE) 2018/2001, sont inclus dans cette catégorie.

6. Lorsqu'une partie d'un produit imposable est constituée d'un ou plusieurs produits visés aux paragraphes précédents, la taxation de ces parties est déterminée en conséquence sur la base de la présente directive, indépendamment du code NC dont relève le produit dans son intégralité.

7. Aux fins du présent article, paragraphe 1, points a), b), d), e), g), h), k), m), n) et o), et de l'article 21, paragraphe 1, points a), b), h), i), l), m) et n), les produits destinés à être livrés sont considérés comme des produits destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant lorsque le fournisseur a, ou devrait raisonnablement avoir, connaissance du fait que le destinataire a l'intention de les utiliser comme combustible ou comme carburant. Les produits visés au présent article, paragraphe 1, point a), et à l'article 21, paragraphe 1, point a), ne sont pas considérés comme des produits destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant s'ils sont livrés à un fabricant de produits visés au présent article, paragraphe 1, point n), et à l'article 21, paragraphe 1, point n).

8. Les codes de la nomenclature combinée visés dans la présente directive renvoient aux codes de la nomenclature combinée figurant dans le règlement (CEE) n° 2658/87 du

⁴³ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

⁴⁴ Règlement délégué (UE) [...] [...] de la Commission complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux [C(2021) 2800 final] (JO L [...] du [...], p. [...]).

Conseil⁴⁵, tel qu'il a été modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/1577 de la Commission⁴⁶.

Lorsque le règlement visé au premier alinéa est remplacé ou qu'une modification de la nomenclature combinée rend nécessaire une modification des codes visés à la présente directive, la Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 29, des actes délégués pour mettre à jour les codes de la nomenclature combinée visés à la présente directive ou la référence figurant au premier alinéa de façon à l'aligner sur la version applicable de ladite nomenclature.

Ces actes délégués n'entraînent pas de modification des taux minimaux de taxation fixés dans la présente directive, ni l'ajout ou le retrait de tout produit énergétique et de l'électricité.

↓ 2003/96/CE

~~Article 3~~

~~Dans la directive 92/12/CEE, les termes «huiles minérales» et «droits d'accises», dans la mesure où ils se rapportent à des huiles minérales, couvrent tous les produits énergétiques, l'électricité et tous les impôts indirects nationaux visés respectivement à l'article 2 et à l'article 4, paragraphe 2, de la présente directive.~~

↓ nouveau

Article 3

1. La présente directive ne s'applique pas:
 - a) à la taxation en aval de la chaleur;
 - b) aux utilisations ci-après des produits énergétiques et de l'électricité:
 - produits énergétiques destinés à des usages autres que ceux de carburant ou de combustible,
 - produits énergétiques à double usage.

Un produit énergétique est à double usage lorsqu'il est destiné à être utilisé à la fois comme combustible et pour des usages autres que ceux de carburant ou de combustible. L'utilisation de produits énergétiques pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques, lorsque les produits énergétiques sont utilisés directement dans le procédé, qu'ils fournissent à celui-ci un apport énergétique direct ou que leur consommation est liée au procédé, est considérée comme un double usage;
 - électricité utilisée principalement pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques, lorsque l'électricité est utilisée

⁴⁵ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

⁴⁶ Règlement d'exécution (UE) 2020/1577 de la Commission du 21 septembre 2020 modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 361 du 30.10.2020, p. 1).

directement dans le procédé, qu'elle fournit à celui-ci un apport énergétique direct ou que sa consommation est liée au procédé.

2. L'article 21 s'applique aux produits énergétiques utilisés conformément au présent article, paragraphe 1, point b).

↓ 2003/96/CE

Article 4

1. Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits énergétiques et à l'électricité visés à l'article 2 ne peuvent être inférieurs aux niveaux minimaux prévus par la présente directive.

2. Aux fins de la présente directive, on entend par «niveau de taxation» le montant total d'impôts indirects (à l'exception de la TVA) perçu, calculé directement ou indirectement sur la quantité de produits énergétiques et d'électricité au moment de la mise à la consommation.

Article 5

~~À condition qu'ils respectent les niveaux minima de taxation prévus par la présente directive et soient conformes au droit communautaire, des taux de taxation différenciés peuvent être appliqués sous contrôle fiscal par les États membres dans les cas suivants:~~

~~lorsque les taux différenciés sont directement liés à la qualité du produit,~~

~~lorsque les taux différenciés dépendent des niveaux quantitatifs de consommation de l'électricité et des produits énergétiques pour le chauffage,~~

~~pour les utilisations suivantes: les transports publics locaux de passagers (y compris les taxis), la collecte des déchets, les forces armées et l'administration publique, les personnes handicapées, les ambulances,~~

~~entre la consommation professionnelle et non professionnelle des produits énergétiques et de l'électricité visés aux articles 9 et 10.~~

↓ nouveau

Article 5

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque des niveaux minimaux de taxation identiques sont fixés à l'annexe I pour une utilisation donnée, des taux de taxation identiques soient fixés pour les produits utilisés à cette fin. Les États membres reproduisent en tout temps le classement des niveaux minimaux de taxation tel qu'il figure à l'annexe I en ce qui concerne les différents produits pour chaque utilisation donnée.

Aux fins du premier alinéa, chaque utilisation pour laquelle un niveau minimum de taxation est prévu respectivement dans les tableaux A, B et C de l'annexe I est considérée comme une utilisation unique, sauf disposition contraire dans la présente directive.

Aux fins du classement mentionné au premier alinéa, l'électricité est assimilée aux autres carburants et combustibles indiqués dans les tableaux B et C de l'annexe I, sauf si les États membres appliquent un niveau de taxation spécifique à l'électricité utilisée pour recharger des

véhicules électriques, auquel cas l'électricité est assimilée aux carburants mentionnés dans le tableau A de l'annexe I, sauf disposition contraire de la présente directive.

Aux fins du présent paragraphe, troisième alinéa, on entend par «véhicule électrique» un véhicule électrique tel qu'il est défini à l'article 2, point 2), de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁴⁷.

2. Les niveaux minimaux de taxation établis dans la présente directive feront l'objet d'une adaptation annuelle à compter du 1^{er} janvier 2024, en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation harmonisé, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par Eurostat. Les niveaux minimaux sont adaptés automatiquement par augmentation ou diminution du montant de base en euros en fonction de la variation, en pourcentage, de cet indice au cours de l'année civile précédente.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 29 afin de modifier les niveaux minimaux de taxation visés au premier alinéa.

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article 6

Les États membres ont la faculté d'accorder les exonérations ou les réductions du niveau de taxation prévues dans la présente directive:

- a) directement;
 - b) sous la forme d'un taux de taxe différencié
- ou
- c) sous la forme d'un remboursement total ou partiel du montant de la taxe.

Article 7

~~1.~~ À partir du 1^{er} janvier ~~2004 et du 1^{er} janvier 2010~~ ⇒ 2023 ⇐, les niveaux minimaux de taxation applicables aux carburants sont fixés conformément ~~⊗~~ au tableau A de ~~⊗~~ l'annexe I, ~~tableau A~~.

↓ nouveau

Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 2, lorsqu'une période transitoire est applicable conformément au tableau A de l'annexe I, l'augmentation des niveaux minimaux de taxation est fixée à un dixième par an jusqu'au 1^{er} janvier 2033. Pour ce qui est des carburants bas carbone, le niveau minimal de taxation fixé pour la première année de la période transitoire s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 2033.

⁴⁷ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

↓ 2003/96/CE (adapté)

⇒ nouveau

~~Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, le Conseil, statuant à l'unanimité après consultation du Parlement européen, fixe, sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, les niveaux minima de taxation pour le gazole pour une nouvelle période commençant le 1^{er} janvier 2013.~~

~~2. Les États membres peuvent établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant, à condition que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, nonobstant toute dérogation à cette utilisation prévue dans la présente directive.~~

~~3. Par «gazole à usage commercial utilisé comme carburant», on entend le gazole utilisé comme carburant aux fins ci-après:~~

~~a) le transport de marchandises, pour compte d'autrui ou pour compte propre, par un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes;~~

~~b) le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2 ou M3, au sens de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁴⁸;~~

~~4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, les États membres qui introduisent un système de redevances sur l'utilisation des infrastructures routières applicable aux véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route peuvent appliquer un taux réduit sur le gazole utilisé par ces véhicules, taux qui peut être inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 dès lors que la charge fiscale globale reste à peu près équivalente, et pour autant que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant soit au moins deux fois supérieur au niveau minimum de taxation applicable au 1^{er} janvier 2004.~~

Article 8

1. À partir du 1^{er} janvier ~~2004~~ ⇒ 2023 ⇐, nonobstant l'article 7, les niveaux minimaux de taxation applicables aux produits utilisés comme carburant aux fins visées au paragraphe 2 ☒ du présent article ☒ sont fixés conformément ☒ au tableau B de ☒ l'annexe I, ~~tableau B~~.

↓ nouveau

Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 2, lorsqu'une période transitoire est applicable conformément au tableau B de l'annexe I, l'augmentation des niveaux minimaux de taxation est fixée à un dixième par an jusqu'au 1^{er} janvier 2033. Pour ce qui est des carburants bas

⁴⁸ JOL 42 du 23.2.1970, p. 1.

carbone, le niveau minimal de taxation fixé pour la première année de la période transitoire s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 2033.

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

2. Le ~~présent article~~ ☒ paragraphe 1 ☒ est applicable aux utilisations ~~industrielles et commerciales~~ suivantes:

- a) les travaux agricoles et horticoles, ~~la pisciculture~~ ☒ l'aquaculture ☒ et la sylviculture;
- b) les moteurs stationnaires;
- c) les installations et les machines utilisées dans la construction, le génie civil et les travaux publics;
- d) les véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisés sur la voie publique.

Article 9

~~1.~~ À partir du 1^{er} janvier ~~2004~~ ⇒ 2023 ⇐, les niveaux minimaux de taxation applicables aux combustibles sont fixés conformément au ☒ tableau C de ☒ l'annexe I, ~~tableau C~~.

↓ nouveau

Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 2, lorsqu'une période transitoire est applicable conformément au tableau C de l'annexe I, l'augmentation des niveaux minimaux de taxation est fixée à un dixième par an jusqu'au 1^{er} janvier 2033. Pour ce qui est des carburants bas carbone, le niveau minimal de taxation fixé pour la première année de la période transitoire s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 2033.

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

~~2. Les États membres qui, au 1^{er} janvier 2003, sont autorisés à appliquer une redevance de contrôle au gazole de chauffage peuvent continuer à appliquer un taux réduit de 10 euros par 1 000 litres à ce produit. Cette autorisation est supprimée le 1^{er} janvier 2007 si le Conseil, statuant à l'unanimité sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, en décide ainsi après avoir constaté que le niveau du taux réduit est trop faible pour éviter des problèmes de distorsion des échanges entre les États membres.~~

Article 10

~~1.~~ À partir du 1^{er} janvier ~~2004~~ ⇒ 2023 ⇐, les niveaux minimaux de taxation applicables à l'électricité sont fixés conformément au ☒ tableau D de ☒ l'annexe I, ~~tableau C~~.

~~2. Au-dessus des niveaux minima de taxation visés au paragraphe 1, les États membres auront la possibilité de déterminer l'assiette fiscale applicable, à condition qu'ils respectent la directive 92/12/CEE.~~

Article 11

~~1. Dans la présente directive, «consommation professionnelle» désigne la consommation d'une entreprise, au sens du paragraphe 2, qui assure d'une manière indépendante, en tout lieu, la fourniture de biens et de services, quels que soient la finalité ou les résultats de telles activités économiques.~~

~~Les activités économiques comprennent toutes les activités de producteur, de commerçant et de prestataire de services, y compris les activités extractives et agricoles ainsi que les professions libérales.~~

~~Les États, les autorités régionales et locales et les autres organismes de droit public ne sont pas considérés comme des entreprises pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques. Toutefois, lorsqu'ils se livrent à de telles activités ou opérations, ils doivent être considérés comme des entreprises pour ces activités ou opérations dans la mesure où leur traitement comme non-entreprises conduirait à de graves distorsions de la concurrence.~~

~~2. Aux fins de la présente directive, on ne peut entendre par «entreprise» une entité d'une taille inférieure à celle d'une division d'une entreprise ou d'une entité juridique qui, du point de vue de l'organisation, constitue une exploitation indépendante, c'est à dire une entité capable de fonctionner par ses propres moyens.~~

~~3. En cas de consommation mixte, la taxe s'établit proportionnellement à chaque utilisation. Toutefois, lorsque la consommation professionnelle ou non professionnelle est négligeable, elle peut être considérée comme nulle.~~

~~4. Les États membres peuvent limiter le champ d'application du niveau réduit de taxation à la consommation professionnelle.~~

Article ~~12~~ 11

1. Les États membres peuvent exprimer leurs niveaux nationaux de taxation dans des unités autres que celles prévues aux articles 7, ~~8 et 9~~ ⇒ à 10 ⇐, à condition que les niveaux de taxation correspondants, après conversion dans ces unités, ne soient pas inférieurs aux niveaux minimaux prévus par la présente directive.

2. ~~Pour ce qui concerne les produits énergétiques visés aux articles 7 à 9 pour lesquels les niveaux de taxation sont calculés sur la base du volume,~~ ⇒ Lorsque des unités de volume sont appliquées, ⇐ ce volume est mesuré à une température de 15 °C.

Article ~~13~~ 12

1. Pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro, la valeur de l'euro dans les différentes monnaies nationales qui devra être appliquée à la valeur des niveaux de taxation est fixée une fois par an. Les taux à appliquer sont ceux qui sont établis le premier jour ouvrable du mois d'octobre et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*; ils sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

2. Les États membres ont la faculté de maintenir les montants de taxation en vigueur lors de l'adaptation annuelle prévue au paragraphe 1, si la conversion des montants du niveau de taxation exprimés en euros aboutissait à une augmentation du niveau de taxation exprimé en monnaie nationale de moins de 5 % ou de moins de 5 euros, la somme la plus faible étant retenue.

Article 13

1. Les États membres exonèrent de la taxation, sous contrôle fiscal, les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité et l'électricité utilisée pour maintenir la capacité de produire de l'électricité.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent taxer les produits visés au paragraphe 1 pour des raisons ayant trait à la protection de l'environnement et sans avoir à respecter les niveaux minimaux de taxation prévus par la présente directive. Dans ce cas, la taxation de ces produits reproduit le classement entre les niveaux minimaux de taxation établis à l'annexe I et n'entre pas en ligne de compte dans le niveau minimal de taxation de l'électricité visé à l'article 10.

Article 14

~~1. Outre les dispositions générales de la directive 92/12/CEE concernant les utilisations exonérées de produits imposables, et sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus:~~

~~a) les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité et l'électricité utilisée pour maintenir la capacité de produire de l'électricité. Toutefois, les États membres peuvent taxer ces produits pour des raisons ayant trait à la protection de l'environnement et sans avoir à respecter les niveaux minima de taxation prévus par la présente directive. Dans ce cas, la taxation de ces produits n'entre pas en ligne de compte dans le niveau minimum de taxation de l'électricité visé à l'article 10;~~

~~b) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée.~~

~~Aux fins de la présente directive, on entend par «aviation de tourisme privée» l'utilisation d'un aéronef par son propriétaire ou la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.~~

~~Les États membres peuvent limiter la portée de cette exonération aux fournitures de carburéacteur (code NC 27101921);~~

~~e) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés, et l'électricité produite à bord des bateaux.~~

~~Aux fins de la présente directive, on entend par «bateau de plaisance privé» tout bateau utilisé par son propriétaire ou par la personne physique ou morale qui peut~~

~~l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.~~

~~2. Les États membres peuvent limiter le champ d'application des exonérations visées au paragraphe 1, points b) et c), aux transports internationaux et intracommunautaires. En outre, lorsqu'un État membre conclut un accord bilatéral avec un autre État membre, il peut également suspendre les exonérations prévues au paragraphe 1, points b) et c). Dans ces cas, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation inférieur au niveau minimum fixé par la présente directive.~~

↓ nouveau

Article 14

1. Sans préjudice des obligations internationales et des dispositions de l'article 5 de la présente directive, applicables en cas d'utilisation unique à la navigation aérienne intra-UE de vols autres que les vols d'affaire et d'agrément, les États membres appliquent sous contrôle fiscal au moins les niveaux minimaux de taxation prévus dans la présente directive aux produits énergétiques fournis aux aéronefs en vue d'être utilisés comme carburant et à l'électricité utilisée directement pour recharger des aéronefs électriques aux fins de la navigation aérienne intra-UE de ces vols.

Aux fins du premier alinéa, l'électricité est classée parmi les carburants indiqués dans le tableau A de l'annexe I.

Les niveaux minimaux de taxation visés au premier alinéa partent de zéro et augmentent chaque année d'un dixième des taux minimaux définitifs, établis dans les tableaux A et D de l'annexe I, sur une période transitoire de dix ans. Un taux minimal de zéro s'applique aux biocarburants et biogaz durables, aux carburants bas carbone, aux carburants renouvelables d'origine non biologique, aux biocarburants et biogaz durables avancés et à l'électricité pendant cette période transitoire de dix ans.

Aux fins du présent article, la «navigation aérienne intra-UE» désigne les vols entre deux aéroports situés dans l'Union, y compris les vols intérieurs.

Aux fins du présent article, l'«aviation d'affaires» désigne l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises ou des particuliers pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments.

Aux fins du présent article, les «vols d'agrément» désignent l'utilisation d'un aéronef à des fins personnelles ou récréatives sans rapport avec une utilisation commerciale ou professionnelle.

2. Les produits énergétiques fournis aux aéronefs en vue d'être utilisés comme carburant et l'électricité utilisée directement pour recharger des aéronefs électriques, aux fins de la navigation aérienne intra-UE de vols réservés au transport de fret sont exonérés.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, les États membres peuvent appliquer le même niveau de taxation que celui prévu au paragraphe 1 aux vols intérieurs réservés au transport de fret visés au premier alinéa du présent paragraphe.

Lorsqu'un État membre a conclu un accord avec un ou plusieurs États membres, il peut aussi appliquer le même niveau de taxation que celui prévu au paragraphe 1 à la navigation aérienne intra-UE des vols réservés au transport de fret mentionnés dans le premier alinéa.

Aux fins du présent paragraphe, les «vols réservés au transport de fret» désignent un service aérien régulier ou non régulier assuré par un aéronef transportant un chargement payant autre que des passagers payants, à l'exclusion des vols transportant un ou plusieurs passagers payants et des vols annoncés dans les horaires publiés comme ouverts aux passagers.

3. Sans préjudice des obligations internationales, les États membres peuvent exonérer la navigation aérienne extra-UE en fonction du type de vol ou appliquer les mêmes niveaux de taxation que ceux appliqués à la navigation aérienne intra-UE.

4. Les carburants utilisés dans le domaine de la construction, du développement, des essais et de la maintenance d'aéronefs sont soumis au niveau de taxation prévu au paragraphe 1.

5. Les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations totales ou partielles à l'électricité fournie aux aéronefs en stationnement.

Aux fins du premier alinéa, la «fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement» désigne la fourniture d'électricité par l'intermédiaire d'une interface fixe ou mobile normalisée aux aéronefs lorsqu'ils sont stationnés à la porte ou à un poste de stationnement éloigné de l'aéroport.

Article 15

1. Sans préjudice de l'article 5, les États membres appliquent, en cas d'utilisation unique, sous contrôle fiscal, au moins les niveaux minimaux de taxation établis dans les tableaux B et D de l'annexe I aux produits énergétiques fournis aux navires en vue d'être utilisés comme carburant et l'électricité utilisée directement pour recharger les navires électriques, aux fins des services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, de la pêche et du transport de fret.

Aux fins du premier alinéa, l'électricité est classée parmi les carburants indiqués dans le tableau B de l'annexe I.

Sur une période transitoire de dix ans, des taux minimaux fixés à zéro s'appliquent aux biocarburants et biogaz durables, aux carburants à faible émission de carbone, aux carburants renouvelables d'origine non biologique, aux biocarburants et biogaz durables avancés et à l'électricité.

Aux fins du présent article, la «navigation par voie d'eau intra-UE» désigne la navigation entre deux ports situés dans l'Union, y compris la navigation intérieure.

Aux fins du présent article, on entend par «service régulier» une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires: soit selon un horaire publié soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

Aux fins du présent article, le «transport de fret» désigne un service régulier ou non régulier effectué par un navire transportant un chargement payant autre que des passagers payants, à l'exclusion des voyages transportant un ou plusieurs passagers payants et des voyages annoncés dans les horaires publiés comme ouverts aux passagers.

2. Les États membres peuvent exonérer la navigation par voie d'eau extra-UE selon le type d'activité ou appliquer les mêmes niveaux de taxation que ceux appliqués à la navigation par voie d'eau intra-UE.

3. Les États membres peuvent taxer conformément au premier alinéa les carburants et l'électricité utilisés dans le domaine de la construction, du développement, des essais et de la maintenance de navires ainsi que les carburants et l'électricité utilisés pour les activités de dragage dans les voies navigables et dans les ports.

4. L'électricité produite à bord d'un navire est exonérée de la taxation.

5. Les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations totales ou partielles à l'électricité directement fournies aux navires se trouvant à quai dans les ports.

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~15~~ 16

~~1~~ Sans préjudice d'autres dispositions communautaires ☒ de l'Union ☒, les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations ~~totales ou partielles~~ ou des réductions du niveau de taxation:

- a) aux produits imposables utilisés sous contrôle fiscal dans le cadre de projets pilotes visant au développement technologique de produits moins polluants, ou en ce qui concerne les combustibles ou carburants provenant de ressources renouvelables;
- b) à l'électricité:
 - d'origine solaire, éolienne, houlomotrice, marémotrice ou géothermique,
 - d'origine hydraulique produite dans des installations hydroélectriques,
 - produite à partir de la biomasse ⇒ durable ⇐ ou de produits issus de la biomasse ⇒ durable ⇐,
 - produite à partir de méthane dégagé par des mines de charbon abandonnées,
 - produite au moyen de piles à combustible;

↓ nouveau

Les États membres peuvent également rembourser au producteur tout ou partie du montant de la taxe payé par le consommateur sur l'électricité produite à partir de produits indiqués dans le présent paragraphe.

↓ 2003/96/CE
⇒ nouveau

~~e) aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour la production combinée de chaleur et d'énergie;~~

~~d~~c) à l'électricité issue de la production combinée de chaleur et d'énergie, à condition que ⇒ la cogénération par ⇐ les générateurs combinés soient respectueux de l'environnement ⇒ corresponde à la cogénération à haut rendement telle qu'elle est définie à l'article 2, point 34), de la directive 2012/27/UE. ⇐ Les États membres

peuvent appliquer des définitions nationales de la notion de production provenant de la production combinée «respectueuse de l'environnement» (ou à haut rendement) jusqu'à ce que le Conseil, statuant à l'unanimité sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, adopte une définition commune;

⇩ nouveau

d) aux carburants renouvelables d'origine non biologique, aux biocarburants, bioliquides et biogaz durables avancés et aux produits durables avancés relevant des codes NC 4401 et 4402;

e) aux produits relevant du code NC 2705, lorsqu'ils sont utilisés comme combustible.

↓ 2003/96/CE

~~e) aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus;~~

~~f) aux produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation sur des voies navigables intérieures (y compris la pêche), autre que la navigation de plaisance privée, et l'électricité produite à bord des bateaux;~~

~~g) au gaz naturel dans les États membres où la part du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie était inférieure à 15 % en 2000.~~

~~Les exonérations totales ou partielles ou les réductions peuvent s'appliquer soit pendant une période maximale de dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, soit jusqu'à ce que la part nationale du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie atteigne 25 %, si cette proportion est atteinte plus tôt. Toutefois, dès que la part nationale du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie atteint 20 %, les États membres concernés appliquent un niveau de taxation strictement positif, qui augmentera chaque année pour atteindre au moins le taux minimum à la fin de la période mentionnée plus haut.~~

~~Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord peut appliquer les exonérations totales ou partielles ou les réductions pour le gaz naturel séparément pour l'Irlande du Nord;~~

~~h) à l'électricité, au gaz naturel, au charbon et aux combustibles solides consommés par les ménages et/ou par les organisations reconnues comme caritatives par l'État membre concerné. Dans le cas de ces organisations caritatives, les États membres peuvent limiter l'exonération ou la réduction à une utilisation à des fins d'activités non professionnelles. En cas de consommation mixte, la taxation s'applique proportionnellement à chaque type d'utilisation. Si l'utilisation est négligeable, elle peut être considérée comme nulle;~~

~~i) au gaz naturel et au GPL utilisés comme carburants;~~

~~j) aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ou de navires;~~

~~k) aux carburants utilisés pour les activités de dragage dans les voies navigables et dans les ports;~~

~~1) aux produits relevant du code NC 2705, lorsqu'ils sont utilisés comme combustible.~~

~~2. Les États membres peuvent également rembourser au producteur tout ou partie du montant de la taxe payé par le consommateur sur l'électricité produite à partir de produits indiqués au paragraphe 1, point b):~~

~~3. Les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour des travaux agricoles, horticoles ou piscicoles et dans la sylviculture.~~

~~Sur la base d'une proposition de la Commission, le Conseil détermine avant le 1^{er} janvier 2008 si la possibilité d'appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro doit être abrogée.~~

Article 16

~~1. Les États membres peuvent, sans préjudice du paragraphe 5, appliquer une exonération ou un taux de taxation réduit, sous contrôle fiscal, aux produits imposables visés à l'article 2, quand ils sont constitués par ou contiennent un ou plusieurs des produits suivants:~~

~~les produits relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus,~~

~~les produits relevant des codes NC 38249955 et 38249980, 38249985, 38249986, 38249992 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 38249993, 38249996 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 38260010 et 38260090 inclus, pour ce qui est de leurs composants issus de la biomasse,~~

~~les produits relevant des codes NC 22072000 et 29051100 qui ne sont pas d'origine synthétique,~~

~~les produits issus de la biomasse, y compris les produits relevant des codes NC 4401 et 4402.~~

~~Les États membres peuvent également appliquer un taux de taxation réduit, sous contrôle fiscal, aux produits imposables visés à l'article 2 quand ils contiennent de l'eau (codes NC 2201 et 28539010).~~

~~On entend par «biomasse», la fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus provenant de l'agriculture (comprenant les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux.~~

~~2. L'exonération ou la réduction de la taxation résultant de l'application du taux réduit prévu au paragraphe 1 ne peuvent pas être supérieures au montant de la taxation qui serait dû sur le volume des produits visés au paragraphe 1 présent dans les produits qui peuvent bénéficier de ladite réduction.~~

~~Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits constitués par ou contenant des produits visés au paragraphe 1 peuvent être inférieurs aux niveaux minima prévus par l'article 4.~~

~~3. L'exonération ou la réduction de taxation appliquées par les États membres sont modulées en fonction de l'évolution des cours des matières premières, afin que lesdites~~

~~réductions ne conduisent pas à une surecompensation des coûts additionnels liés à la production des produits visés au paragraphe 1.~~

~~4. Jusqu'au 31 décembre 2003, les États membres peuvent exonérer ou continuer d'exonérer les produits composés exclusivement ou presque exclusivement des produits visés au paragraphe 1.~~

~~5. L'exonération ou la réduction prévues pour les produits visés au paragraphe 1 peuvent être octroyées dans le cadre d'un programme pluriannuel, au moyen d'une autorisation délivrée par une autorité administrative à un opérateur économique pour plus d'une année civile. La période d'application de l'exonération ou de la réduction ainsi autorisées ne peut pas dépasser six années consécutives. Cette période est renouvelable.~~

~~Dans le cadre d'un programme pluriannuel ayant fait l'objet d'une autorisation délivrée par une autorité administrative avant le 31 décembre 2012, les États membres peuvent appliquer l'exonération ou la réduction prévues au paragraphe 1 au-delà du 31 décembre 2012, jusqu'au terme du programme pluriannuel. Cette période n'est pas renouvelable.~~

~~6. Au cas où le droit communautaire imposerait aux États membres de respecter des obligations juridiquement contraignantes les obligeant à mettre sur leurs marchés une part minimale des produits visés au paragraphe 1, les paragraphes 1 à 5 cessent de s'appliquer à compter de la date à laquelle de telles obligations deviennent contraignantes pour les États membres.~~

~~7. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 31 décembre 2004, puis tous les douze mois, la liste des réductions ou exonérations de taxation appliquées conformément au présent article.~~

~~8. Au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission fait rapport au Conseil sur les aspects fiscaux, économiques, agricoles, énergétiques, industriels et environnementaux des réductions accordées conformément au présent article.~~

↓ nouveau

Article 17

Sans préjudice de l'article 5, applicable en cas d'utilisations uniques, les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal:

a) des réductions du niveau de taxation, qui ne sont pas inférieures aux niveaux minimaux établis dans les tableaux C et D de l'annexe I, aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour la production combinée de chaleur et d'énergie, sans préjudice de l'article 13;

b) des réductions du niveau de taxation, qui ne sont pas inférieures aux niveaux minimaux établis dans les tableaux B et D de l'annexe I, aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus et pour les transports publics locaux de passagers, la collecte des déchets, les forces armées et l'administration publique, les personnes handicapées et les ambulances.

Aux fins du point b), l'électricité est classée parmi les carburants indiqués dans le tableau B de l'annexe I;

c) des réductions du niveau de taxation, qui ne sont pas inférieures aux niveaux minimaux établis dans les tableaux C et D de l'annexe I, aux produits énergétiques utilisés comme combustibles et à l'électricité lorsqu'ils sont consommés par les ménages et/ou par les

organisations reconnues comme caritatives par l'État membre concerné. Dans le cas de ces organisations caritatives, les États membres limitent la réduction à une utilisation à des fins d'activités non professionnelles. En cas de consommation mixte, la taxation s'applique proportionnellement à chaque type d'utilisation. Si l'utilisation est négligeable, elle peut être considérée comme nulle.

Aux fins du point c), les niveaux minimaux de taxation établis dans les tableaux C et D de l'annexe I partent de zéro et augmentent chaque année sur une période transitoire de dix ans d'un dixième des taux minimaux définitifs.

Aux fins du point c), les produits énergétiques et l'électricité utilisés par les ménages reconnus comme vulnérables peuvent être exonérés pendant une période maximale de dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive. Aux fins du présent paragraphe, on entend par «ménages vulnérables» les ménages fortement touchés par les effets de la présente directive, ce qui signifie, aux fins de la présente directive, qu'ils se situent sous le seuil de «risque de pauvreté», qui correspond à 60 % du revenu disponible équivalent médian national;

d) des réductions du niveau de taxation, qui ne sont pas inférieures aux niveaux minimaux établis dans les tableaux C et D de l'annexe I, aux produits énergétiques utilisés à des fins de chauffage et à l'électricité, utilisés pour les travaux agricoles et horticoles, l'aquaculture et la sylviculture.

↓ 2003/96/CE
⇒ nouveau

Article ~~17~~ 18

~~1. Pour autant que les niveaux minima communautaires de taxation prévus par la présente directive soient respectés en moyenne pour chaque entreprise,~~ ⇒ Sans préjudice de l'article 5, applicable en cas d'utilisation unique, ⇐ les États membres pourront appliquer des réductions fiscales ⇒, qui ne sont pas inférieures aux niveaux minimaux correspondants établis dans les tableaux B, C et D de l'annexe I, ⇐ sur la consommation de produits énergétiques utilisés pour le chauffage ou pour les besoins prévus à l'article 8, paragraphe 2, points b) et c), et d'électricité dans les cas suivants:

a) en faveur des entreprises grandes consommatrices d'énergie.

On entend par «entreprise grande consommatrice d'énergie», une entreprise, telle que définie à l'article 19, dont les achats de produits énergétiques et d'électricité atteignent au moins 3,0 % de la valeur de la production ou pour laquelle le montant total des taxes énergétiques nationales dues est d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée. ~~Dans le cadre de cette définition, les États membres peuvent appliquer des critères plus restrictifs, tels que des définitions du chiffre d'affaires, du procédé et du secteur industriel.~~

On entend par «achats de produits énergétiques et d'électricité», le coût réel de l'énergie achetée ou produite dans l'entreprise. Il ne comprend que l'électricité, la chaleur et les produits énergétiques qui sont utilisés pour le chauffage ou aux fins prévues à l'article 8, paragraphe 2, points b) et c). Toutes les taxes sont comprises, à l'exception de la TVA déductible.

On entend par «valeur de la production», le chiffre d'affaires, y compris les subventions directement liées au prix du produit, corrigé de la variation des stocks de

produits finis, les travaux en cours et les biens ou les services achetés à des fins de revente, diminué des acquisitions de biens et services destinés à la revente.

On entend par «valeur ajoutée», le chiffre d'affaires total soumis à la TVA, y compris les exportations, diminué de la totalité des achats soumis à la TVA, y compris les importations.

↓ 2003/96/CE
⇒ nouveau

~~Les États membres qui appliquent actuellement des régimes nationaux de taxation de l'énergie définissant les entreprises grandes consommatrices d'énergie en fonction d'autres critères que le rapport coûts de l'énergie/valeur de la production et le rapport taxes énergétiques nationales dues/valeur ajoutée pourront bénéficier d'une période de transition ne dépassant pas le 1^{er} janvier 2007 pour s'adapter à la définition figurant au point a), premier alinéa;~~

b) lorsque des accords sont passés avec des entreprises ⇒ visées à l'article 19 ⇐ ou des associations ~~d'entreprises~~ ⇒ de ces entreprises ⇐, ou lorsque des régimes de permis négociables ou des mesures équivalentes sont mis en œuvre, pour autant qu'ils visent à atteindre des objectifs de protection environnementale ou à améliorer l'efficacité énergétique.

↓ nouveau

Aux fins du premier paragraphe, on entend par «régimes de permis négociables» les régimes de permis négociables autres que le système de l'Union au sens de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴⁹.

↓ 2003/96/CE

~~2. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro aux produits énergétiques et à l'électricité tels que définis à l'article 2, lorsqu'ils sont utilisés par des entreprises grandes consommatrices d'énergie telles que définies au paragraphe 1.~~

~~3. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation représentant 50 % des niveaux minima fixés dans la présente directive aux produits énergétiques et à l'électricité tels que définis à l'article 2, lorsqu'ils sont utilisés par des entreprises, telles que définies à l'article 11, qui ne sont pas des entreprises grandes consommatrices d'énergie telles que définies au paragraphe 1.~~

~~4. Les entreprises qui bénéficient des possibilités prévues aux paragraphes 2 et 3 acceptent les accords ou les régimes de permis négociables ou les mesures équivalentes, visés au paragraphe 1, point b). Ces accords, régimes de permis négociables ou mesures équivalentes doivent permettre la réalisation des objectifs environnementaux ou un rendement énergétique accru à peu près équivalents à ce qui aurait été obtenu si les taux minima communautaires normaux avaient été respectés.~~

⁴⁹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

Article 18

~~1. Par dérogation aux dispositions de la présente directive, les États membres mentionnés à l'annexe II sont autorisés à continuer d'appliquer les niveaux réduits de taxation ou les exonérations énumérés à ladite annexe.~~

~~Sous réserve d'un examen préalable du Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, cette autorisation expire le 31 décembre 2006 ou à la date prévue à l'annexe II.~~

~~2. Nonobstant les délais prévus aux paragraphes 3 à 13, et à condition que cela n'entraîne pas de distorsion importante de la concurrence, les États membres qui se heurtent à des difficultés dans l'application des nouveaux niveaux minima de taxation pourront bénéficier d'une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2007, notamment en vue d'éviter que la stabilité des prix ne soit compromise.~~

~~3. Le Royaume d'Espagne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, il peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), il peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.~~

~~4. La République d'Autriche peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.~~

~~5. Le Royaume de Belgique peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2007 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, il peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.~~

~~6. Le Grand-Duché de Luxembourg peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 272 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.~~

~~7. La République portugaise peut appliquer aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés dans les régions autonomes des Açores et de Madère des niveaux de taxation inférieurs aux niveaux minima de taxation prévus dans la présente directive, afin de compenser les frais de transport liés à l'insularité et à l'éloignement de ces régions.~~

~~La République portugaise peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 272 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), elle peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.~~

~~La République portugaise peut appliquer, jusqu'au 1^{er} janvier 2010, des exonérations totales ou partielles du niveau de taxation de l'électricité.~~

~~8. La République hellénique peut appliquer des niveaux de taxation inférieurs de 22 euros au maximum par 1 000 litres aux taux minima prévus dans la présente directive au gazole utilisé comme carburant et à l'essence consommée dans les départements de Lesbos, de Chios, de Samos, du Dodécannèse et des Cyclades et sur les îles suivantes de la mer Égée: Thassos, les Sporades du Nord, Samothrace et Skyros.~~

~~La République hellénique peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour transformer son système actuel de taxation de l'électricité en amont en un système de taxation en aval et pour atteindre les nouveaux niveaux minima de taxation pour l'essence.~~

~~La République hellénique peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros par 1 000 litres et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour arriver à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 264 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié au gazole à~~

~~usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), elle peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.~~

~~9. L'Irlande peut appliquer des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation de l'électricité jusqu'au 1^{er} janvier 2008.~~

~~10. La République française peut appliquer des exonérations totales ou partielles ou des réductions pour les produits énergétiques et l'électricité utilisés par l'État, les autorités régionales et locales ou les autres organismes de droit public pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques jusqu'au 1^{er} janvier 2009.~~

~~La République française peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son système actuel de taxation de l'électricité aux dispositions prévues dans la présente directive. Jusqu'à cette date, la moyenne du niveau global de la taxation locale actuelle de l'électricité est prise en compte pour évaluer le respect des taux minima fixés dans la présente directive.~~

~~11. La République italienne peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).~~

~~12. La République fédérale d'Allemagne peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).~~

~~13. Le Royaume des Pays-Bas peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).~~

~~14. Dans les périodes transitoires établies, les États membres réduisent progressivement l'écart existant entre leurs taux nationaux et les nouveaux niveaux minimaux de taxation. Toutefois, lorsque la différence entre le niveau national et le niveau minimum ne dépasse pas 3 % du niveau minimum, l'État membre concerné peut attendre la fin de la période pour ajuster son niveau national.~~

↓ nouveau

Article 19

1. Aux fins de l'article 18, on entend par «entreprise» une entité identifiée conformément au paragraphe 2 du présent article, qui assure d'une manière indépendante, en tout lieu, la fourniture de biens et de services, quels que soient la finalité ou les résultats de telles activités économiques.

Les activités économiques comprennent toutes les activités de producteur, de commerçant et de prestataire de services, y compris les activités extractives et agricoles ainsi que les professions libérales.

Les États, les autorités régionales et locales et les autres organismes de droit public ne sont pas considérés comme des entreprises pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en

tant qu'autorités publiques. Toutefois, lorsqu'ils se livrent à de telles activités ou opérations, ils doivent être considérés comme des entreprises pour ces activités ou opérations dans la mesure où leur traitement comme non-entreprises conduirait à de graves distorsions de la concurrence.

2. Aux fins du paragraphe 1, on ne peut entendre par «entreprise» une entité d'une taille inférieure à celle d'une division d'une entreprise ou d'une entité juridique qui, du point de vue de l'organisation, constitue une exploitation indépendante, c'est-à-dire une entité capable de fonctionner par ses propres moyens.

↓ 2004/74/CE Art. 1^{er}, par. 2, modifié par rectificatif, JO L 195 du 2.6.2004, p. 26

Article 18 bis

~~1. Par dérogation aux dispositions de la présente directive, les États membres mentionnés à l'annexe III sont autorisés à appliquer les niveaux réduits de taxation ou les exonérations énumérés à ladite annexe.~~

~~Sous réserve d'un examen préalable du Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, cette autorisation expire le 31 décembre 2006 ou à la date prévue à l'annexe III.~~

~~2. Nonobstant les délais prévus aux paragraphes 3 à 11 et à condition que cela n'entraîne pas de distorsion importante de la concurrence, les États membres qui se heurtent à des difficultés dans l'application des nouveaux niveaux minimaux de taxation pourront bénéficier d'une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2007, notamment en vue d'éviter que la stabilité des prix soit compromise.~~

~~3. La République tchèque peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 des exonérations totales ou partielles ou des niveaux réduits de taxation de l'électricité, des combustibles solides et du gaz naturel.~~

~~4. La République d'Estonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimal de 330 euros par 1 000 litres. Toutefois, le niveau de taxation du gazole utilisé comme carburant ne doit pas être inférieur à 245 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République d'Estonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb utilisée comme carburant au nouveau niveau minimal de 359 euros par 1 000 litres. Toutefois, le niveau de taxation de l'essence sans plomb ne doit pas être inférieur à 287 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République d'Estonie peut appliquer une exonération totale de la taxation du schiste bitumineux jusqu'au 1^{er} janvier 2009. Jusqu'au 1^{er} janvier 2013, elle peut en outre appliquer un taux réduit de taxation du schiste bitumineux à condition que la taxation ainsi appliquée ne soit pas inférieure de plus de 50 % au taux minimal communautaire correspondant à partir du 1^{er} janvier 2011.~~

~~La République d'Estonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du schiste bitumineux utilisé pour le chauffage urbain au niveau minimal de taxation.~~

~~La République d'Estonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour transformer son système de taxation de l'électricité en amont en un système de taxation en aval.~~

~~5. La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants au nouveau niveau minimal de 302 euros par 1 000 litres et jusqu'au 1^{er} janvier 2013 pour arriver à 330 euros. Toutefois, le niveau de taxation du gazole et du pétrole lampant ne doit pas être inférieur à 245 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004 et à 274 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2008.~~

~~La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb utilisée comme carburant au nouveau niveau minimal de 359 euros par 1 000 litres. Toutefois, le niveau de taxation de l'essence sans plomb ne doit pas être inférieur à 287 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004 et à 323 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2008.~~

~~La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du fioul lourd utilisé pour le chauffage urbain au niveau de taxation minimal.~~

~~La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'électricité aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, le niveau de taxation de l'électricité ne doit pas être inférieur de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation du charbon et du coke aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, le niveau de taxation du charbon et du coke ne doit pas être inférieur de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~6. La République de Lituanie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants au nouveau niveau minimal de 302 euros par 1 000 litres et jusqu'au 1^{er} janvier 2013 pour arriver à 330 euros. Toutefois, le niveau de taxation du gazole et du pétrole lampant ne doit pas être inférieur à 245 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004 et à 274 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2008.~~

~~La République de Lituanie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb utilisée comme carburant au nouveau niveau minimal de 359 euros par 1 000 litres. Toutefois, le niveau de taxation de l'essence sans plomb ne doit pas être inférieur à 287 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004 et à 323 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2008.~~

~~7. La République de Hongrie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'électricité, du gaz naturel, du charbon et du coke utilisés pour le chauffage urbain aux niveaux minimaux de taxation correspondants.~~

~~8. La République de Malte peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'électricité. Toutefois, les niveaux de taxation de l'électricité ne doivent pas être inférieurs de plus de 50 % aux niveaux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~La République de Malte peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants au niveau minimal de 330 euros par 1 000 litres. Toutefois, les niveaux de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants ne doivent pas être inférieurs à 245 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République de Malte peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb et de l'essence au plomb utilisées comme carburants aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, les niveaux de taxation de l'essence sans plomb et de l'essence au plomb ne doivent pas être inférieurs respectivement à 287 euros par 1 000 litres et 337 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République de Malte peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gaz naturel utilisé comme combustible aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, les taux de taxation effectifs appliqués au gaz naturel utilisé comme combustible ne doivent pas être inférieurs de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~La République de Malte peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation des combustibles solides aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, les taux de taxation effectifs appliqués aux produits énergétiques concernés ne doivent pas être inférieurs de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~9. La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb utilisée comme carburant au nouveau niveau minimal de 359 euros par 1 000 litres. Toutefois, le niveau de taxation de l'essence sans plomb ne doit pas être inférieur à 287 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimal de 302 euros par 1 000 litres et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour arriver à 330 euros. Toutefois, le niveau de taxation du gazole ne doit pas être inférieur à 245 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} mai 2004 et à 274 euros par 1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2008.~~

~~La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2008 pour adapter son niveau national de taxation du fioul lourd au nouveau niveau minimal de 15 euros par 1 000 kilogrammes. Toutefois, le niveau de taxation du fioul lourd ne doit pas être inférieur à 13 euros par 1 000 kilogrammes à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour adapter son niveau national de taxation du charbon et du coke utilisés pour le chauffage urbain au niveau minimal de taxation correspondant.~~

~~La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour adapter son niveau national de taxation du charbon et du coke utilisés à des fins de chauffage autre que le chauffage urbain aux niveaux minimaux de taxation correspondants.~~

~~La République de Pologne peut appliquer, jusqu'au 1^{er} janvier 2008, des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation au gazole utilisé pour le chauffage par les écoles, les garderies et les autres services d'utilité publique dans le cadre des activités ou des opérations auxquelles ils se livrent en leur qualité d'autorité publique.~~

~~La République de Pologne peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2006 pour aligner son système actuel de taxation de l'électricité sur le cadre communautaire.~~

~~10. La République de Slovénie peut appliquer, sous contrôle fiscal, des exonérations totales ou partielles ou des niveaux réduits de taxation au gaz naturel. L'exonération totale ou partielle ou le niveau réduit de taxation peut s'appliquer jusqu'en mai 2014 ou jusqu'à ce que la part nationale de gaz naturel dans la consommation finale d'énergie atteigne 25 %, si cette proportion est atteinte plus tôt. Toutefois, dès que la part nationale de gaz naturel dans la consommation finale d'énergie a atteint 20 %, elle applique un niveau de taxation strictement positif, qui augmentera chaque année pour atteindre au moins le taux minimal à la fin de la période susvisée.~~

~~11. La République slovaque peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'électricité et du gaz naturel utilisé comme combustible aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, le niveau de taxation de l'électricité et du gaz naturel utilisé comme combustible ne doit pas être inférieur de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~La République slovaque peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son niveau national de taxation des combustibles solides aux niveaux minimaux de taxation correspondants. Toutefois, le niveau de taxation des combustibles solides ne doit pas être inférieur de plus de 50 % aux taux minimaux communautaires correspondants à partir du 1^{er} janvier 2007.~~

~~12. Pendant les périodes transitoires établies, les États membres réduisent progressivement l'écart existant entre leurs taux nationaux et les nouveaux niveaux minimaux de taxation. Toutefois, lorsque la différence entre le niveau national et le niveau minimal ne dépasse pas 3 % de ce niveau minimal, l'État membre concerné peut attendre la fin de la période pour ajuster son niveau national.~~

↓ 2004/75/CE Art. 1^{er}, par. 1,
modifié par rectificatif, JO L 195
du 2.6.2004, p. 31

~~Article 18 ter~~

~~1. Nonobstant les délais prévus au paragraphe 2 et à condition que cela n'entraîne pas de distorsion importante de la concurrence, les États membres qui se heurtent à des difficultés dans l'application des nouveaux niveaux minimaux de taxation pourront bénéficier d'une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2007, notamment en vue d'éviter que la stabilité des prix ne soit compromise.~~

~~2. La République de Chypre peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2008 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburant au nouveau niveau minimal de 302 euros par 1 000 l et jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour arriver à 330 euros. Toutefois, le niveau de taxation du gazole et du pétrole lampant ne doit pas être inférieur à 245 euros par 1 000 l à partir du 1^{er} mai 2004.~~

~~La République de Chypre peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation de l'essence sans plomb utilisée comme carburant au nouveau niveau minimal de 359 euros par 1 000 l. Toutefois, le niveau de~~

taxation de l'essence sans plomb ne doit pas être inférieur à 287 euros par 1 000 l à partir du 1^{er} mai 2004.

~~3. Dans les périodes transitoires établies, les États membres réduisent progressivement l'écart existant entre leurs taux nationaux et les nouveaux niveaux minimaux de taxation. Toutefois, lorsque la différence entre le niveau national et le niveau minimal ne dépasse pas 3 % de ce niveau minimal, l'État membre concerné peut attendre la fin de la période pour ajuster son niveau national.~~

↓ 2003/96/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~19~~ 20

1. Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles ~~5~~ ~~14~~ , ~~15~~ ~~16~~ , ~~17~~ et ~~17~~~~18~~, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut ⇒ adopter des actes d'exécution, ⇐ ~~autoriser~~ ~~14~~ autorisant ~~14~~ un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques. ⇒ Lorsque cela s'avère nécessaire, pour des raisons de protection de l'environnement et de la santé humaine, et notamment pour réduire la pollution atmosphérique, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut adopter des actes d'exécution autorisant un État membre à introduire des taux majorés spécifiques dérogeant au classement entre les niveaux minimaux de taxation établis à l'annexe I. ⇐

Tout État membre souhaitant introduire ~~une telle~~ ~~14~~ ces ~~14~~ mesure~~14~~ s ~~14~~ en informe la Commission et lui communique également toutes les informations pertinentes et nécessaires.

La Commission examine la demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques ~~communautaires~~ ~~14~~ de l'Union dans les domaines ~~14~~ de la santé, de l'environnement, de l'énergie et des transports.

Dans les trois mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes et nécessaires, la Commission soit présente une proposition par laquelle le Conseil autorise une telle mesure, soit informe le Conseil des raisons pour lesquelles elle n'a pas proposé l'autorisation d'une telle mesure.

2. Les autorisations visées au paragraphe 1 sont accordées pour une période maximale de six ans, pouvant être renouvelée conformément à la procédure prévue au paragraphe 1.

3. Si la Commission considère que les ~~exonérations ou réductions~~ ⇒ mesures ⇐ visées au paragraphe 1 ne peuvent plus être maintenues, notamment pour des raisons de concurrence déloyale ou de perturbation du fonctionnement du marché intérieur, ou pour des motifs liés à la politique ~~communautaire~~ ~~14~~ de l'Union dans les domaines ~~14~~ de la santé, de protection de l'environnement, de l'énergie ou des transports, elle présente des propositions appropriées au Conseil, qui statue à l'unanimité à leur sujet.

Article ~~20~~ 21

1. Seuls les produits énergétiques suivants sont soumis aux dispositions en matière de contrôles et de circulation de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE:

a) les produits relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

↓ nouveau

b) les produits relevant des codes NC 2207, 2208 90 91 et 2208 90 99, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant et qu'ils sont exonérés de l'accise harmonisée sur l'alcool et les boissons alcooliques, conformément à l'article 27, paragraphe 1, point a) ou b), de la directive 92/83/CEE⁵⁰;

↓ 2003/96/CE

→₁ 2018/552 Art. 1^{er}, par. 3, point a)

→₂ 2018/552 Art. 1^{er}, par. 3, point b)

→₃ 2018/552 Art. 1^{er}, par. 3, point c)

→₄ 2018/552 Art. 1^{er}, par. 3, point d)

⇒ nouveau

~~bc~~) les produits relevant des codes NC 2707 10, 2707 20, 2707 30 et 2707 50;

~~ed~~) les produits relevant des codes NC →₁ 2710 12 à 2710 19 68 ⇒ , 2710 19 71 à 2710 19 99 ⇐ et 2710 20 à 2710 20 39 et 2710 20 90 [uniquement pour les produits dont moins de 90 % en volume (y compris les pertes) distillent à 210 °C et 65 % ou plus en volume (y compris les pertes) distillent à 250 °C, d'après la méthode ISO 3405 (équivalente à la méthode ASTM D 86)] inclus ←. Cependant, pour les produits relevant des codes NC →₂ 2710 12 21 ←, →₃ 2710 12 25 ← et →₄ 2710 19 29 et 2710 20 90 [uniquement pour les produits dont moins de 90 % en volume (y compris les pertes) distillent à 210 °C et 65 % ou plus en volume (y compris les pertes) distillent à 250 °C, d'après la méthode ISO 3405 (équivalente à la méthode ASTM D 86)] ←, ⇒ et 2710 19 71 à 2710 19 99, ⇐ les dispositions en matière de contrôles et de circulation s'appliquent uniquement aux mouvements commerciaux en vrac;

~~de~~) les produits relevant du code NC 2711 (excepté les sous-positions 2711 11, 2711 21 et 2711 29);

~~ef~~) les produits relevant du code NC 2901 10;

~~fg~~) les produits relevant des codes NC 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 et 2902 44;

~~gh~~) les produits relevant du code NC 2905 11 00 qui ne sont pas d'origine synthétique, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

⁵⁰

Directive 92/83/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques (JO L 316 du 31.10.1992, p. 21).

↓ nouveau

- i) les produits relevant des codes NC2909 19 10 et 2909 19 90, ce dernier étant applicable lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
- j) les produits relevant du code NC 3403. Les dispositions en matière de contrôles et de circulation s'appliquent uniquement aux mouvements commerciaux en vrac;
- k) les produits relevant du code NC 3811;
- l) les produits relevant du code NC 3814, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant. Les dispositions en matière de contrôles et de circulation s'appliquent uniquement aux mouvements commerciaux en vrac;
- m) les produits relevant du code NC 3823 19, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant.

↓ 2003/96/CE

ln) les produits relevant des codes NC 3824 99 86, 3824 99 92 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 3824 99 93, 3824 99 96 (à l'exclusion des préparations antirouille contenant des amines comme éléments actifs et des solvants et diluants composites inorganiques, pour vernis et produits similaires), 3826 00 10 et 3826 00 90, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;

↓ nouveau

Aux fins du paragraphe 1, on entend par «mouvement commercial en vrac» le produit non emballé transporté dans des conteneurs qui font partie intégrante d'un moyen de transport (tel que camions-citernes, wagons-citernes, navires-citernes) ou dans des citernes ISO. Ce terme inclut également le produit non emballé transporté dans d'autres conteneurs d'un volume supérieur à 210 litres.

↓ 2003/96/CE (adapté)

⇒ nouveau

2. Si un État membre a connaissance du fait que des produits énergétiques autres que ceux visés au paragraphe 1 sont destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme combustibles ou comme carburants, ou sont d'une façon quelconque à l'origine d'une fraude, d'une évasion ou d'un abus fiscal, il en informe immédiatement la Commission. Cette disposition s'applique également à l'électricité. La Commission transmet l'information aux autres États membres dans un délai d'un mois à partir de la réception. ⇒ Dans les deux mois qui suivent cette transmission, les États membres communiquent à la Commission leur point de vue sur la forme détectée de fraude, d'évasion ou d'abus en ce qui concerne les produits énergétiques et l'électricité. Sur la base des points de vue reçus des États membres, et en cas de risque pour le bon fonctionnement du marché intérieur ou pour l'environnement, la Commission adopte des actes d'exécution ~~↔ Une décision indiquant si~~ ⇒ pour déterminer

si les produits en cause doivent être soumis aux dispositions en matière de contrôles et de circulation de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE ⇒ doivent s'appliquer aux produits concernés. Ces actes d'exécution sont adoptés ← est prise selon la procédure ☒ d'examen ☒ prévue ☒ visée ☒ à l'article 28, paragraphe 2.

3. Les États membres peuvent, au titre d'une convention bilatérale, exempter totalement ou partiellement certains ou l'ensemble des produits visés au paragraphe 1 ☒ du présent article ☒ des mesures en matière de contrôles de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE, pour autant qu'ils ne relèvent pas des articles 7, 8 et à 9 de la présente directive. Ces conventions ne concernent pas les États membres qui n'y sont pas parties. Toutes les conventions bilatérales doivent être communiquées à la Commission, qui en informe à son tour les autres États membres.

Article ~~21~~ 22

1. Outre les dispositions générales définissant le fait générateur et les dispositions relatives au paiement figurant dans la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE, le montant de la taxe sur les produits énergétiques est également dû lorsque survient un des faits générateurs visés à l'article 2, paragraphe 3, ☒ de la présente directive ☒.

~~2. Aux fins de la présente directive, le terme «production» utilisé à l'article 4, point e), et à l'article 5, paragraphe 1, de la directive 92/12/CEE englobe, le cas échéant, l'extraction.~~

~~32.~~ La consommation de produits énergétiques dans l'enceinte d'un établissement produisant des produits énergétiques n'est pas considérée comme un fait générateur de la taxe si la consommation consiste en produits énergétiques produits dans l'enceinte de l'établissement. Les États membres peuvent également considérer la consommation d'électricité et d'autres produits énergétiques qui ne sont pas produits dans l'enceinte d'un tel établissement et la consommation de produits énergétiques et d'électricité dans l'enceinte d'un établissement produisant des combustibles destinés à être utilisés pour la production d'électricité comme n'étant pas un fait générateur. Lorsque la consommation vise des fins qui ne sont pas liées à la production de produits énergétiques, et notamment la propulsion de véhicules, elle est considérée comme un fait générateur donnant lieu à taxation.

~~43.~~ Les États membres peuvent également prévoir que la taxe sur les produits énergétiques et l'électricité est due lorsqu'il est établi qu'une condition relative à l'utilisation finale, fixée par la réglementation nationale aux fins de l'application d'un niveau réduit de taxation ou d'une exonération, n'est pas ou n'est plus remplie.

~~54.~~ Pour l'application des articles ~~5~~ 2 et ~~6~~ 7 de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE, l'électricité, et le gaz naturel ⇒ et l'hydrogène ← sont soumis à taxation et la taxe devient exigible au moment de leur fourniture par le distributeur ou le redistributeur. Lorsque la mise à la consommation intervient dans un État membre où le distributeur ou le redistributeur n'est pas établi, la taxe appliquée dans les États membres où la fourniture est effectuée est imputable à une société qui doit être enregistrée dans l'État membre de fourniture. La taxe est en tout cas prélevée et perçue selon les procédures fixées par chaque État membre.

↓ nouveau

Aux fins du premier alinéa, les installations de stockage d'électricité et les transformateurs d'électricité peuvent être considérés comme des redistributeurs lorsqu'ils fournissent de l'électricité.

Nonobstant le premier alinéa, les États membres ont le droit de déterminer le fait générateur, lorsqu'il n'existe pas de connexion entre leurs gazoducs et ceux des autres États membres.

Une entité qui produit de l'électricité pour son propre usage est considérée comme un distributeur. Nonobstant les dispositions de l'article ~~14, paragraphe 1, point a)~~ 13 , les États membres peuvent exonérer les petits producteurs d'électricité, pour autant qu'ils taxent les produits énergétiques utilisés pour produire cette électricité.

Aux fins de l'application des articles ~~5~~ 2 et ~~6~~ 7 de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE , le charbon, le coke, ~~et~~ le lignite et les produits relevant des codes NC 2703, 4401 et 4402 sont soumis à taxation et la taxe devient exigible au moment de leur fourniture par les sociétés qui doivent être enregistrées à cette fin par les autorités compétentes. Ces autorités peuvent autoriser le producteur, le négociant, l'importateur ou un représentant fiscal à se substituer à la société enregistrée aux fins des obligations fiscales qui lui incombent. La taxe est prélevée et perçue selon les procédures fixées par chaque État membre.

65. Les États membres ne sont pas tenus de traiter comme une «production de produits énergétiques»:

- a) les opérations au cours desquelles de petites quantités de produits énergétiques sont obtenues à titre accessoire;
- b) les opérations par lesquelles l'utilisateur d'un produit énergétique permet sa réutilisation dans sa propre entreprise, pour autant que la taxation déjà acquittée sur ce produit ne soit pas inférieure à la taxation qui serait due si le produit énergétique réutilisé était de nouveau soumis à taxation;
- c) les opérations consistant à mélanger, à l'extérieur d'un site de production ou d'un entrepôt fiscal, des produits énergétiques avec d'autres produits énergétiques ou d'autres matières, pour autant que:
 - i) la taxation sur les ingrédients du mélange ait été préalablement acquittée, et que
 - ii) le montant payé ne soit pas inférieur au montant de la taxation qui serait applicable au mélange.

La condition visée sous i) ne s'applique pas lorsque le mélange est exonéré pour un usage particulier.

Article ~~22~~ 23

En cas de modification des taux de taxation, les stocks de produits énergétiques déjà mis à la consommation peuvent faire l'objet d'une augmentation ou d'une réduction de la taxe.

Article ~~23~~ 24

Les États membres peuvent rembourser les montants de taxe déjà acquittés sur des produits énergétiques contaminés ou mélangés accidentellement et qui sont réintégrés en entrepôt fiscal à des fins de traitement.

Article ~~24~~ 25

1. Les produits énergétiques mis à la consommation dans un État membre, contenus dans les réservoirs normaux des véhicules automobiles utilitaires et destinés à être utilisés comme carburant par ces mêmes véhicules, ainsi que contenus dans des conteneurs à usages spéciaux et destinés à être utilisés pour le fonctionnement, pendant le transport, des systèmes dont sont équipés ces mêmes conteneurs, ne sont pas soumis à taxation dans un autre État membre.
2. Aux fins du présent article, on entend par «réservoirs normaux»:

~~les réservoirs fixés à demeure par le constructeur sur tous les véhicules à moteur du même type que le véhicule concerné et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant tant pour la propulsion des véhicules que, le cas échéant, pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes. Sont également considérés comme réservoirs normaux les réservoirs à gaz adaptés sur des véhicules à moteur qui permettent l'utilisation directe du gaz comme carburant, ainsi que les réservoirs adaptés aux autres systèmes dont peuvent être équipés les véhicules;~~

~~les réservoirs fixés à demeure par le constructeur sur tous les conteneurs du même type que le conteneur concerné et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes dont sont équipés les conteneurs à usages spéciaux.~~

~~Par «conteneur à usages spéciaux», on entend tout conteneur équipé de dispositifs spécialement adaptés pour les systèmes de réfrigération, d'oxygénation, d'isolation thermique ou autres systèmes.~~

↓ nouveau

a) les réservoirs fixés à demeure sur des véhicules à moteur par le constructeur ou par un tiers et qui, selon les documents d'immatriculation ou le certificat de contrôle technique des véhicules, respectent les exigences techniques et de sécurité en vigueur et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant tant pour la propulsion que, le cas échéant, pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes, y compris les réservoirs à gaz adaptés sur des véhicules à moteur qui permettent l'utilisation directe du gaz comme carburant, ainsi que les réservoirs adaptés aux autres systèmes dont peuvent être équipés les véhicules;

b) les réservoirs fixés à demeure sur des conteneurs à usages spéciaux par le constructeur ou un tiers qui, selon les documents d'immatriculation du conteneur, respectent les exigences techniques et de sécurité en vigueur et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes dont sont équipés les conteneurs à usages spéciaux.

Aux fins du présent article, on entend par «conteneur à usages spéciaux» tout conteneur équipé de dispositifs spécialement adaptés pour les systèmes de réfrigération, d'oxygénation, d'isolation thermique ou autres systèmes.

Article ~~25~~ 26

1. Les États membres informent la Commission des niveaux de taxation qu'ils appliquent aux produits énumérés à l'article 2 de la présente directive le 1^{er} janvier de chaque année, ainsi qu'après toute modification de leur législation nationale ⇒ , et des volumes correspondants ⇐.

2. Lorsque les niveaux de taxation appliqués par les États membres sont exprimés dans des unités de mesure autres que celles indiquées pour chaque produit aux articles 7 à 10, les États membres notifient également les niveaux de taxation correspondants après conversion dans ces unités.

Article ~~26~~ 27

1. Les États membres informent la Commission des mesures qu'ils prennent au titre ☒ des articles 13 à 18 ☒ de l'article 5, de l'article 14, paragraphe 2, et des articles 15 et 17.

2. Des mesures telles que les exonérations, réductions, différenciations ou remboursements de taxe, prévues par la présente directive, pourraient constituer des aides d'État et doivent, dans ces cas, être notifiées à la Commission en application de l'article ☘☘ ☒ 108 ☒, paragraphe 3, du traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒.

L'information communiquée à la Commission conformément à la présente directive ne dispense pas les États membres de l'obligation de notification prévue par l'article ☘☘ ☒ 108 ☒, paragraphe 3, du traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒.

~~3. L'obligation, énoncée au paragraphe 1, d'informer la Commission des mesures prises au titre de l'article 5 ne dispense pas les États membres de l'obligation de notification résultant des dispositions de la directive 83/189/CEE.~~

Article ~~27~~ 28

1. La Commission est assistée par le comité de l'accise institué par l'article ~~24,~~ ~~paragraphe 1,~~ 43 de la ~~directive 92/12/CEE~~ directive 2008/118/CE. ⇒ Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. ⇐

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent~~ l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011⁵¹ s'applique.

~~La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.~~

~~3. Le comité adopte son règlement intérieur.~~

⁵¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p.13).

↓ nouveau

Article 29

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 2, paragraphe 8, et à l'article 5, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 1^{er} janvier 2023.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, paragraphe 8, et à l'article 5, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁵².
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, paragraphe 8, et de l'article 5, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Conseil a informé la Commission de son intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Conseil.
7. Le Parlement européen est informé de l'adoption des actes délégués par la Commission, de toute objection formulée à leur égard, ou de la révocation de la délégation de pouvoir par le Conseil.

↓ 2003/96/CE (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~28~~ 30

1. Les États membres adoptent et publient ☒ au plus tard le ☒ ⇒ [31 décembre 2022] ⇐, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer ☒ à l'article 1^{er}, paragraphe 2; l'article 2, paragraphe 1, points b) à o); l'article 2, paragraphe 3, deuxième, troisième et quatrième alinéas; l'article 2, paragraphes 4 à 8; l'article 3, l'article 5, l'article 7, l'article 8, paragraphe 1; l'article 9, paragraphe 1; l'article 13, les articles 14 et 15, l'article 16, point b), dernière phrase; l'article 16, points c), d) et e); l'article 17, l'article 18, l'article 19, l'article 21, paragraphe 1, point b); l'article 21, paragraphe 1, point d); l'article 21, paragraphe 1, points i) à m); l'article 21, paragraphe 1, deuxième alinéa; l'article 21, paragraphe 2; l'article 22, paragraphe 1; l'article 22, paragraphe 4; l'article 25, paragraphe 2; l'article 26, paragraphe 1; l'article 28, l'article 29, l'article 30, l'article 31 et l'annexe I ☒ ~~à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2003. Ils en informent immédiatement la~~

⁵²

JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

~~Commission~~ communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions .

~~2.~~ Ils appliquent les présentes dispositions à partir du [1^{er} janvier 2023] ~~1^{er} janvier 2004, à l'exception des dispositions de l'article 16 et de l'article 18, paragraphe 1, que les États membres peuvent appliquer à partir du 1^{er} janvier 2003.~~

~~3.~~ Lorsque les États membres adoptent leurs dispositions nationales, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres ~~Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.~~

~~4.~~ Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine ~~régi par~~ relevant de la présente directive.

Article 29

~~Sur la base d'un rapport et, le cas échéant, d'une proposition de la Commission, le Conseil examine périodiquement les exonérations et réductions ainsi que les taux minima de taxation prévus dans la présente directive et, statuant à l'unanimité après consultation du Parlement européen, adopte les mesures nécessaires. Le rapport établi par la Commission et son examen par le Conseil prennent en considération le bon fonctionnement du marché intérieur, la valeur réelle des niveaux minima de taxation et les grands objectifs du traité.~~

nouveau

Article 31

Tous les cinq ans et pour la première fois cinq ans après le 1^{er} janvier 2023, la Commission présente au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive.

Dans son rapport, la Commission examine, notamment, les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique et de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports, ainsi que la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport tient compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux correspondants des traités.

2003/96/CE (adapté)
 nouveau

Article ~~30~~ 32

~~Nonobstant l'article 28, paragraphe 2, les directives~~ La directive 2003/96/CE ~~92/81/CEE et 92/82/CEE~~ , telle qu'elle a été modifiée par les actes énumérés à l'annexe II, partie A, ~~sont~~ est abrogée avec effet ~~le~~ à compter du 1^{er} janvier

2023 ~~31 décembre 2003~~, sans préjudice des obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne et les dates d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B.

↓ 2004/75/CE Art. 1^{er}, par. 2, modifié par rectificatif, JO L 195 du 2.6.2004, p. 31 (adapté)

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

↓ 2003/96/CE (adapté)

Article ~~31~~ 33

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

L'article 1^{er}, paragraphe 1; l'article 2, paragraphe 1, point a); l'article 2, paragraphe 2; l'article 2, paragraphe 3, premier alinéa; l'article 4, l'article 6, l'article 8, paragraphe 2; l'article 10, l'article 11, l'article 12, l'article 16, points a) et b); l'article 20, l'article 21, paragraphe 1, point a); l'article 21, paragraphe 1, point c); l'article 21, paragraphe 1, points e) à h); l'article 21, paragraphe 1, point n); l'article 21, paragraphe 3; l'article 22, paragraphes 2 et 3; l'article 22, paragraphe 5; l'article 23, l'article 24, l'article 25, paragraphe 1; l'article 26, paragraphe 2, et l'article 27, qui sont inchangés par rapport à la directive abrogée, s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2023.

Article ~~32~~ 34

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président
