



Révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTE): questions et réponses

Bruxelles, le 14 juillet 2021

De quelle manière les règles de l'UE en matière de taxation de l'énergie peuvent-elles contribuer à la réalisation de notre objectif de réduction d'au moins 55 % des émissions à l'horizon 2030?

Des initiatives menées dans le domaine de la taxation tant au niveau de l'UE que des États membres peuvent nous aider à atteindre nos objectifs climatiques en encourageant le passage à une énergie plus propre, à une industrie plus durable et à des choix plus respectueux de l'environnement, dans le cadre d'une transition écologique socialement équitable.

Le cadre commun de l'UE en matière de taxation de l'énergie, à savoir la directive sur la taxation de l'énergie ou DTE, devrait jouer un rôle central dans l'orientation de ces initiatives. Les règles qu'elle établit soutiennent et complètent d'autres initiatives du paquet de l'UE présenté en juillet 2021 à l'appui des objectifs climatiques de l'UE en veillant à ce que la taxation des carburants et des combustibles ainsi que de l'électricité dans l'UE tienne compte de leur incidence sur l'environnement et sur notre santé.

La proposition présentée aujourd'hui par la Commission modifiera la manière dont les produits énergétiques sont taxés dans l'UE. Les nouvelles règles visent à remédier aux effets néfastes de la concurrence dans le domaine des taxes sur l'énergie, tout en permettant de garantir aux États membres des recettes provenant de taxes vertes moins préjudiciables à la croissance que l'impôt sur le travail. Elles supprimeront des exonérations et incitations obsolètes applicables à l'utilisation de combustibles fossiles, dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime de l'UE, tout en promouvant les technologies propres. La proposition contribuera également à encourager les investissements dans une industrie verte nouvelle et innovante en clarifiant les règles de sorte que les investisseurs et les innovateurs pourront planifier de façon plus sûre leurs investissements à long terme dans les technologies vertes et les énergies renouvelables. De plus, les règles actualisées contribueront à faciliter la transition des combustibles fossiles vers de combustibles propres et à soutenir la réalisation par l'UE de ses objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'économies énergétiques.

En quoi consiste la directive européenne sur la taxation de l'énergie et pourquoi doit-elle être mise à jour?

La DTE de l'UE, qui est entrée en vigueur en 2003, établit des règles structurelles et des taux minimaux de droits d'accise pour la taxation des produits énergétiques utilisés comme carburants et combustibles et de l'électricité. Chaque État membre est libre de fixer ses propres taux tant que ces taux minimaux sont respectés. En effet, la grande majorité des États membres taxent la plupart des produits énergétiques et, dans certains cas l'électricité, à un niveau nettement supérieur aux taux minimaux de la DTE.

Cependant, la directive est à l'évidence obsolète et ne reflète ni les cadres d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie ni l'engagement juridique de l'UE en faveur d'une réduction d'au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et d'un continent neutre pour le climat d'ici à 2050. Il n'existe aucun lien dans la DTE entre les taux minimaux de taxation des combustibles et carburants et leur contenu énergétique ou leur incidence sur l'environnement. Les règles n'ont pas non plus suivi l'évolution des carburants alternatifs tels que les biocarburants plus propres et durables et l'hydrogène. Leur conception et leur structure ne favorisent pas l'efficacité énergétique, l'utilisation de carburants alternatifs plus propres et durables ni les investissements et l'innovation dans des technologies propres et les énergies durables. Enfin, la valeur réelle des taux minimaux fixés dans la directive s'est érodée au fil du temps; des exonérations et réductions hétéroclites et complexes se sont multipliées dans les États membres depuis l'instauration de la directive, de sorte qu'aujourd'hui, les conditions de concurrence au sein du marché unique ne sont

pas équitables.

Pourquoi les exonérations et réductions applicables à certains combustibles et carburants et à divers secteurs posent-elles des problèmes?

Le large éventail d'exonérations et réductions nationales favorise de facto l'utilisation de combustibles fossiles dans l'UE, tout en contribuant à la fragmentation du marché unique de l'UE. Ces exonérations ne tiennent pas compte de l'incidence environnementale des combustibles et carburants auxquels elles s'appliquent.

Parallèlement, certains secteurs comme l'aviation et le transport maritime, bénéficient actuellement d'une exonération totale de la taxation sur l'énergie dans l'UE. Ces anomalies constituent une «mauvaise incitation» et devraient être repensées, en particulier compte tenu du rôle de ces secteurs dans la consommation énergétique et la pollution. La taxation dans ces domaines viendra compléter d'autres mesures prises dans le cadre du SEQE de l'UE et des initiatives «Ravitailier» de l'UE.

Quels sont les principaux changements apportés par la proposition?

La mise à jour de la DTE de l'UE porte principalement sur deux grands domaines de réforme qui, conjugués, auront un effet maximal sur la réalisation de nos objectifs écologiques communs. Premièrement, la proposition met en place une **nouvelle structure des taux de taxation** fondée sur le contenu énergétique et la performance environnementale des combustibles et carburants et de l'électricité. Deuxièmement, elle **élargit la base d'imposition** en intégrant davantage de produits dans le champ d'application et en supprimant certaines des exonérations et réductions existantes. Plus précisément:

- Lorsqu'il s'agit de la **structure des taux de taxation**, la proposition prévoit une nouvelle structure pour les taux minimaux de taxation, fondée sur le contenu énergétique et la performance environnementale réels des combustibles et carburants et de l'électricité, au lieu de se baser sur le volume comme c'est le plus souvent le cas actuellement. Les taux minimaux seront établis sur la base du contenu énergétique (exprimé en euros par gigajoule) de chaque produit. Cela donnera des signaux de prix plus clairs tant aux entreprises qu'aux consommateurs, leur permettant de faire des choix plus propres, plus économes en énergie et plus respectueux du climat. Par exemple, les règles en vigueur prévoient l'application d'un taux minimal au gazole utilisé comme carburant inférieur à celui de l'essence utilisée aux mêmes fins. Dans le cadre de la nouvelle proposition, il n'en ira plus de même.

La proposition regroupe les produits énergétiques et l'électricité dans des catégories générales par type, selon un classement qui tient compte du contenu énergétique et de la performance environnementale. Ainsi, le nouveau système garantira que **les combustibles et carburants les plus polluants sont les plus taxés**. Les États membres doivent veiller à ce que ce classement soit reproduit au niveau national.

Les taux minimaux précédents ont été fixés en 2003 et n'ont jamais été actualisés pour refléter les prix actuels. Les taux minimaux proposés seront également ajustés pour **refléter les prix les plus récents** et seront automatiquement adaptés chaque année, sur la base des chiffres d'Eurostat pour les prix à la consommation.

- En ce qui concerne la base d'imposition définie dans la directive, son champ d'application sera élargi pour intégrer des produits énergétiques ou des utilisations qui ont échappé précédemment au cadre de l'UE en matière de taxation de l'énergie, comme les procédés minéralogiques. Parallèlement, un certain nombre d'**exonérations et de réductions de taux appliquées au niveau national seront supprimées**, laissant aux États membre très peu de marge pour fixer des taux inférieurs aux minima pour des secteurs spécifiques. Cela étant, il sera toujours possible d'appliquer certains taux réduits, tels que ceux applicables à l'électricité ou aux produits énergétiques avancés produits à partir d'énergies renouvelables et aux industries du secteur primaire telles que les exploitations agricoles.

Le **kérosène** utilisé comme carburant dans le secteur de l'aviation et l'**huile lourde** utilisée dans le secteur maritime ne bénéficieront plus d'une exonération totale de la taxation sur l'énergie dans l'UE pour les voyages intra-UE. Il s'agit d'une mesure essentielle compte tenu du rôle de ces secteurs dans la consommation énergétique et la pollution. Sur une période de dix ans, les taux minimaux applicables à ces carburants augmenteront progressivement tandis que les carburants durables destinés à ces secteurs bénéficieront d'un taux minimal nul pour encourager leur utilisation.

De quelle manière sera-t-il garanti que les consommateurs et les ménages vulnérables n'en paieront pas le prix au final?

Les politiques environnementales ambitieuses devraient disposer de filet de sécurité robuste et s'accompagner de mesures sociales, tandis que l'incidence de toute nouvelle taxe dépend en grande partie de la manière dont les États membres conçoivent leurs systèmes fiscaux au sens large et décident d'affecter les recettes. Des taxes environnementales bien conçues, lorsqu'elles sont accompagnées d'autres réformes, peuvent favoriser l'emploi, la croissance économique et l'équité sociale, comme le montre l'idée soutenue de longue date selon laquelle les États membres devraient remplacer l'impôt sur le travail par des taxes environnementales. Par exemple, les ménages à faible revenu pourraient obtenir une compensation de la hausse de la taxation sur les combustibles fossiles utilisés pour le chauffage sous la forme d'un accès au financement pour des biens et des appareils à faibles émissions de carbone et économes en énergie. Les recettes provenant des taxes environnementales pourraient aussi être recyclées au moyen de transferts forfaitaires, qui se sont avérés avoir un effet stimulant sur le revenu disponible des ménages les plus pauvres. La Commission encourage les États membres à recourir à ce type d'outils.

La proposition présentée aujourd'hui prévoit également la possibilité pour les États membres d'exonérer les ménages vulnérables et en situation de précarité énergétique de la taxation sur la fourniture de combustibles et d'électricité. Cette exonération ciblée permettra de soutenir et de protéger les ménages vulnérables pendant la transition vers des sources d'énergie plus propres.

Plus généralement, et dans le respect du principe de ne laisser personne de côté, l'UE a aussi présenté des initiatives telles que le Fonds pour une transition juste, le Fonds social européen+ (FSE+) et le Fonds social pour le climat, qui a été dévoilé ce jour. La Facilité pour la reprise et la résilience apportera également un soutien aux États membres dans leur transition écologique.

Que proposez-vous en ce qui concerne les taux minimaux dans la version actualisée de la DTE et comment ont-ils été fixés?

Tous les taux minimaux seront exprimés en EUR/GJ (gigajoule) afin de pouvoir établir une comparaison directe entre les produits énergétiques (combustibles et carburants) plus et moins polluants ainsi qu'entre les utilisations émergentes de l'électricité au fur et à mesure de l'électrification, telles que les véhicules électriques pour le transport ou les pompes à chaleur pour le chauffage.

Les taux ont été fixés selon un classement qui tient compte de la performance environnementale des produits énergétiques et de l'électricité:

- Conformément à ce classement, les combustibles fossiles conventionnels, comme le gazole et l'essence, ainsi que les biocarburants non durables seront soumis au taux minimal le plus élevé, qui est de 10,75 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés comme carburants et de 0,9 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés pour le chauffage. Ce taux sert également de taux de référence pour les autres catégories.
- La catégorie suivante de taux s'applique aux combustibles tels que le gaz naturel, le GPL, et les carburants non renouvelables d'origine non biologique, qui, bien qu'ils soient d'origine fossile, peuvent tout de même soutenir la décarbonation à court et moyen terme. Deux tiers du taux de référence s'appliqueront à cette catégorie pendant une période transitoire de dix ans, soit un taux minimal de 7,17 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés comme carburants et 0,6 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés pour le chauffage, avant d'être taxés au même taux que les combustibles fossiles conventionnels.
- La catégorie suivante correspond aux biocarburants durables, mais pas avancés. Afin de tenir compte des possibilités qu'offrent ces produits pour soutenir la décarbonation, la moitié du taux de référence s'applique, soit un minimum de 5,38 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés comme carburants et 0,45 EUR/GJ lorsqu'ils sont utilisés pour le chauffage.
- Le taux minimal le plus bas de 0,15 EUR/GJ s'applique à l'électricité, indépendamment de son utilisation, aux biocarburants et biogaz durables avancés ainsi qu'aux carburants renouvelables d'origine non biologique, comme l'hydrogène renouvelable. L'hydrogène bas carbone et les carburants connexes bénéficieront aussi de ce même taux pendant une période transitoire de dix ans. Le taux applicable à ce groupe est fixé à un niveau nettement inférieur au taux de référence étant donné que l'électricité et ces carburants peuvent contribuer de manière significative à la transition de l'UE vers une énergie propre en vue d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et, en définitive, la neutralité climatique à l'horizon 2050.

De quelle manière la proposition garantira-t-elle des conditions de concurrence équitables et une meilleure intégration au sein du marché unique?

L'introduction de nouveaux taux minimaux et l'élargissement de la base d'imposition contribueront à une plus grande convergence des taux de taxation nationaux effectifs entre les États membres et pour la plupart des produits. La suppression des exonérations nationales hétéroclites réduira les effets néfastes de la concurrence fiscale sur l'énergie, procurera aux entreprises une plus grande sécurité juridique et diminuera leurs coûts de conformité. L'extension de la taxation aux secteurs des transports aérien et maritime (y compris la pêche) contribuera également à une répartition plus équitable des coûts environnementaux dans le secteur des transports.

De quelle manière la DTE complète-t-elle la proposition relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE?

Les deux instruments coexistent depuis 2005 et sont complémentaires. Alors que la DTE est un système de taxation des produits énergétiques (combustibles et carburants)/du contenu énergétique, qui est applicable à tous les secteurs de l'économie, de l'industrie aux transports en passant par les ménages, le SEQE limite les émissions de gaz à effet dans les secteurs qu'il couvre et fixe un prix pour ces émissions. Même si les deux systèmes adhèrent et contribuent à la réalisation de nos objectifs environnementaux, les secteurs économiques et les utilisations de l'énergie qu'ils couvrent peuvent être soumis simultanément aux deux. Dans la mesure où un secteur ou une utilisation de l'énergie spécifique est taxé dans le cadre de la DTE pour la consommation de carburant et au titre du SEQE pour les émissions de CO₂, aucun chevauchement ou double imposition ne peut se produire. Nos propositions veillent à ce qu'il en soit ainsi.

Dans ce contexte, la proposition d'instaurer un système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du transport routier et de la construction viendra compléter la proposition de révision de la DTE. L'échange de quotas d'émission permettra de lutter contre les émissions de CO₂, tandis que la DTE garantira que la taxation des carburants et combustibles favorise une utilisation efficace de l'énergie et la consommation de produits énergétiques plus durables, sans toutefois inclure de composante fiscale spécifique au CO₂.

Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne le carburant utilisé dans les secteurs de l'aviation et de la navigation et qu'est-ce qui va changer?

En règle générale, le carburant fourni en vue d'une utilisation dans l'aviation ou la navigation bénéficie actuellement d'une exonération totale au titre de la directive en vigueur. Les États membres de l'UE pourraient, en théorie, taxer le carburant utilisé dans l'aviation et la navigation intra-UE, par exemple si deux États membres convenaient de taxer ces secteurs bilatéralement. Cependant, dans la pratique, aucun pays de l'UE ne le fait actuellement.

La proposition présentée aujourd'hui prévoit des taux minimaux de taxation qui encouragent le passage à des carburants plus durables. Elle favorise également l'usage d'aéronefs et de navires plus efficaces et moins polluants dans les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau de l'UE. Concrètement, les nouvelles règles fixent un taux minimal d'accise sur les carburants utilisés pour les vols de passagers intra-UE ainsi que pour les traversées intra-UE de navires transbordeurs, de pêche et de fret.

Les taux minimaux de taxation appliqués aux deux secteurs tiendront compte du niveau de risque de fuite de carbone auquel ils sont exposés. Pour limiter le risque plus élevé de «fraude aux hydrocarbures de soute», qui permet aux navires utilisés pour des voyages intra-UE de se ravitailler en carburant en dehors de l'UE, les carburants destinés à la navigation seront soumis au même taux de taxation que celui appliqué au secteur agricole.

La taxe sur le carburant d'aviation sera instaurée progressivement avant d'atteindre le taux minimal définitif après une période transitoire de dix ans. En d'autres termes, dix ans après l'entrée en vigueur des nouvelles règles, le kérosène utilisé dans le secteur de l'aviation pour alimenter des aéronefs destinés aux vols intra-UE sera taxé à au moins 10,75 EUR/GJ dans l'ensemble de l'UE, à l'instar de l'essence utilisée pour le transport routier. Afin d'encourager l'utilisation d'énergies plus propres dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime, les carburants durables et alternatifs bénéficieront d'un taux minimal de taxation nul pendant une période transitoire de 10 ans lorsqu'ils sont utilisés pour la navigation aérienne et par voie d'eau.

Les vols d'agrément et les vols d'affaires intra-UE seront-ils exemptés des nouvelles règles

ou bénéficieront-ils de taux minimaux inférieurs? Qu'en est-il des yachts?

Non. Les vols d'agrément sont déjà entièrement taxés en application des règles actuelles et la nouvelle proposition étend en fait cette taxation aux vols d'affaires afin d'englober davantage d'utilisations par les particuliers. Dans le cadre de la proposition, les deux cas de figure seront taxés au moins au taux minimal fixé pour les carburants (10,75 EUR/GJ) d'emblée, c'est-à-dire sans période transitoire de dix ans, puisqu'il s'agit d'une extension aux carburants utilisés pour les vols de passagers intra-UE.

Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour la navigation intra-UE non régulière par voie d'eau, ce qui inclut notamment la navigation de bateaux de plaisance privés tels que les yachts, devraient aussi être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Pour en savoir plus

[Communication: «Ajustement à l'objectif 55»: atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique](#)

[Site web consacré à la Mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe](#) (qui comprend notamment les propositions législatives)

[Site web contenant du matériel audiovisuel relatif aux propositions](#)

[Q&R sur le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières](#)

[Q&R sur le système d'échange de quotas d'émission de l'UE](#)

[Q&R sur les règlements relatifs au partage de l'effort et à l'utilisation des sols, à la foresterie et à l'agriculture](#)

[Q&R - Ajuster notre système énergétique à nos objectifs en matière de climat](#)

[Q&R sur les infrastructures de transport durables et les carburants](#)

[Fiche d'information sur l'architecture du paquet](#)

[Fiche d'information - Une transition socialement équitable](#)

[Fiche d'information - Nature et forêts](#)

[Fiche d'information - Transports](#)

[Fiche d'information - Énergie](#)

[Fiche d'information - Bâtiments](#)

[Fiche d'information - Industrie](#)

[Fiche d'information - Hydrogène](#)

[Fiche d'information - Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières](#)

[Fiche d'information - Rendre la fiscalité sur l'énergie plus verte](#)

[Brochure sur la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe](#)

QANDA/21/3662

Personnes de contact pour la presse:

[Daniel FERRIE](#) (+32 2 298 65 00)

[Nerea ARTAMENDI-ERRO](#) (+32 2 299 09 64)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)