

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.4.2011
SEC(2011) 410 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant la

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

**modifiant la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de
taxation des produits énergétiques et de l'électricité**

{COM(2011) 169 final}
{SEC(2011) 409 final}

1. PROBLEMATIQUE

Les services de la Commission ont réalisé une analyse d'impact pour étudier l'incidence des différentes possibilités envisageables pour la révision de la directive relative à la taxation de l'énergie¹ (ci-après la «DTE» ou la «directive»).

L'UE s'est fixé une série d'objectifs ambitieux et contraignants en matière de lutte contre le changement climatique et d'énergie. La directive actuelle n'est pas cohérente avec ce cadre stratégique et présente plusieurs manquements du point de vue du fonctionnement du marché intérieur. Il convient en particulier d'aborder les problèmes suivants:

1) Les taux minimaux actuels sont basés sur le volume de produits énergétiques consommé. Ils ne tiennent pas compte du contenu énergétique de ces produits ni des émissions de CO₂ résultant de leur consommation, ce qui se traduit par une utilisation non efficace de l'énergie et par des distorsions sur le marché intérieur. Ils favorisent également des comportements en contradiction avec les objectifs de l'UE en matière d'énergie et de lutte contre le changement climatique, par exemple en encourageant l'utilisation du charbon (taxé plus faiblement), produit présentant la plus forte intensité de CO₂. En ce qui concerne les carburants, les niveaux minimaux plus bas pour le gazole renforcent l'avantage naturel que celui-ci présente par rapport à l'essence en raison de son contenu énergétique plus élevé. Les taux minimaux actuels sont également discriminatoires pour les énergies renouvelables, qui sont en principe taxées au taux du carburant ou combustible conventionnel qu'elles remplacent, bien que leur contenu énergétique soit plus faible (par exemple l'éthanol par rapport à l'essence ou le biodiesel par rapport au gazole). De plus, ils ne mettent pas tous les consommateurs professionnels sur un pied d'égalité, car, en pratique, ils peuvent avantager certains opérateurs économiques en fonction de la source d'énergie utilisée.

2) La coordination entre la DTE et la directive SEQE² (système d'échange de quotas d'émission) n'est pas suffisante. Le SEQE de l'UE (SEQE-UE) et les taxes sur le CO₂ que les États membres peuvent prélever sur la base de la DTE ont tous deux comme objectif de permettre des réductions des émissions de gaz à effet de serre efficaces sur le plan des coûts pour une série spécifique d'activités. Toutefois, la taxation du CO₂ au titre de la DTE est appliquée de manière non coordonnée par les États membres. C'est pourquoi il est nécessaire de définir des orientations plus précises et des règles plus claires. La DTE couvre en principe tous les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de la chaleur ou alimenter les moteurs des moyens de transport. La directive SEQE s'applique aux émissions de gaz à effet de serre des grandes installations de production énergétique et industrielle. Certains exploitants consommateurs d'énergie relèvent des deux instruments (par exemple les papeteries), alors que d'autres ne sont couverts par aucun des deux cadres réglementaires (par exemple les petites installations pour certains procédés industriels). Les deux situations peuvent se traduire par des pertes d'efficacité et entraîner des distorsions sur le marché intérieur. Alors que l'application conjuguée de la taxation et du SEQE-UE crée une forte incitation à la réduction des émissions, ces réductions n'ont pas toujours lieu là où leur

¹ 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).

² 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 la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

réalisation serait la moins chère, ce qui compromet la logique même du SEQE-UE et perturbe son fonctionnement.

3) La DTE contient deux dispositions autorisant un traitement spécial de certains consommateurs d'énergie qui doivent être réexaminées par le Conseil sur la base d'une proposition de la Commission. L'article 9, paragraphe 2, de la DTE autorise trois États membres (Belgique, Luxembourg et Danemark) à appliquer des niveaux de taxation du gazole de chauffage inférieurs au niveau de taxation minimal. L'article 15, paragraphe 3, autorise les États membres à 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. Il s'agit de la seule disposition de la DTE qui autorise certains consommateurs professionnels à bénéficier sans condition de réductions/exonérations se traduisant par un niveau de taxation inférieur aux niveaux minimaux fixés par l'UE.

2. L'ACTION DE L'UE SE JUSTIFIE-T-ELLE AU REGARD DE LA SUBSIDIARITE?

Les problèmes recensés ne peuvent être résolus qu'au moyen d'une révision de la DTE. En vertu de la DTE actuelle, les États membres peuvent augmenter les taux de leurs taxes sur l'énergie pour introduire des taxes liées au CO₂. Toutefois, la structure et le niveau des taxes nationales n'étant pas harmonisés, ces approches nationales risquent de créer des distorsions sur le marché intérieur:

- 1) Les taux minimaux actuels limitent le degré d'ambition des objectifs que les États membres peuvent espérer atteindre au moyen des taxes sur l'énergie, notamment en ce qui concerne les utilisations professionnelles pour lesquelles la taxation de l'énergie a une incidence directe sur la compétitivité des entreprises.
- 2) Les taxes sur le CO₂ instituées dans le cadre de la DTE actuelle ne permettent pas aux États membres de s'attaquer efficacement aux émissions dans les secteurs non couverts par le SEQE, étant donné qu'une grande partie de la consommation énergétique échappe à ces taxes. Par ailleurs, pour les utilisations de l'énergie couvertes par la DTE, il est difficile de limiter l'application d'une taxe sur le CO₂ aux seules installations ne relevant pas du SEQE.
- 3) Une «taxe CO₂» théorique peut, dans la pratique, être mise en œuvre de diverses façons et l'absence de cadre commun à l'échelle de l'UE ouvre la porte à l'adoption de solutions nationales susceptibles d'entraîner des distorsions sur le marché intérieur et/ou une double imposition.

3. PRINCIPAUX OBJECTIFS

Le principal objectif de la révision de la DTE consiste à mettre celle-ci davantage en conformité avec les objectifs de l'UE dans le domaine de l'énergie et de la lutte contre le changement climatique; il s'agit notamment de s'attaquer aux émissions de CO₂ dans les secteurs ne relevant pas du SEQE-UE, d'éviter les interférences préjudiciables avec ce dernier, d'encourager les économies d'énergie et le recours aux énergies renouvelables et de permettre la création de recettes d'une manière qui ne fausse pas la concurrence. Dans l'ensemble, la révision devrait améliorer la structure de la directive actuelle, de manière à permettre aux États membres d'utiliser la taxation de l'énergie plus efficacement aux fins de

la politique environnementale et d'autres politiques et à améliorer le fonctionnement du marché intérieur.

Plus précisément, les objectifs de la révision de la DTE peuvent être définis comme suit:

- 1) assurer un traitement cohérent des sources d'énergie dans la DTE et, partant, mettre sur un véritable pied d'égalité les différents consommateurs d'énergie;
- 2) mettre en place un cadre fiscal adapté pour les énergies renouvelables;
- 3) mettre en place un cadre pour le recours à la taxation du CO₂ là où le SEQE-UE ne s'applique pas et éviter les chevauchements entre les deux instruments entraînant des pertes d'efficacité sur le plan des coûts.

4. MESURES ENVISAGEABLES

Afin de déterminer la meilleure manière d'atteindre les différents objectifs stratégiques, la Commission a analysé un certain nombre de scénarios et les a comparés au scénario de base (= pas de modification de la DTE actuelle autre que l'expiration progressive des périodes transitoires encore en cours). Les scénarios 1 et 2 consistent à revoir de manière cohérente les taux minimaux applicables aux différentes sources d'énergie, respectivement sur la base du contenu énergétique et des émissions de CO₂. Les scénarios 3A et 3B prévoient une révision de la structure de la directive consistant à scinder les taux minimaux actuels en deux parties (contenu énergétique et émissions de CO₂) pour refléter les différents objectifs environnementaux qui sous-tendent les taxes sur l'énergie, à savoir les économies d'énergie d'une part et la réduction des émissions de CO₂ de l'autre (le scénario 3B prévoit des taux minimaux de taxation du CO₂ moindres). Dans le scénario 4, une taxe uniforme sur le CO₂ vient s'ajouter aux taxes déjà prélevées en vertu de la DTE, afin de compléter le système d'échange de quotas d'émission de l'UE. Deux scénarios concernant spécifiquement les transports (scénarios 5 et 6) modélisent l'incidence qu'un alignement des taux de taxation de l'essence et du gazole en fonction du contenu énergétique et des émissions de CO₂ aurait sur les parts respectives des différents carburants. Dans le scénario 6, les États membres sont tenus de respecter le rapport entre les taux minimaux dans leurs taux de taxation nationaux, ce qui n'est pas le cas dans le scénario 5.

Afin d'examiner l'incidence des différents scénarios, il a fallu formuler des hypothèses sur les niveaux de taxation. Pour la partie de la taxation fondée sur les émissions de CO₂, une fourchette de prix du CO₂ reflétant la fourchette de prix attendue dans le cadre du SEQE-UE et en dehors de celui-ci a été utilisée pour la modélisation (10, 20 et 30 EUR/t). Pour la partie de la taxation liée au contenu énergétique, la modélisation a été fondée sur les taux actuellement applicables à certains combustibles et, pour les carburants, sur les taux figurant dans la proposition relative au gazole professionnel³. Les taux résultant de cet exercice appliqués pour la modélisation des scénarios 1 à 6, exprimés dans les unités prévues par la DTE, figurent dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1: Taux minimaux de taxation utilisés pour la modélisation des scénarios 1 à 6 (taux au 1.1.2013), exprimés dans les unités prévues par la DTE actuelle

Produit énergétique	Unité	Taux	Proposition	Scénario
---------------------	-------	------	-------------	----------

³ COM(2007) 52.

		minimal fixé par la DTE	relative au gazole professionnel	1	2	3A	3B	4	5	6
Utilisation comme carburant										
Essence	€1 000 l	359	380	380	380	380	380	380	380	380
Gazole	€1 000 l	330	380	380	380	380	380	380	438	438
Kérosène	€1 000 l	330	330	330	330	330	330	330	409	409
GPL	€1 000 kg	125	125	125	125	125	125	125	528	528
Gaz naturel	€GJ	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	s.o.	s.o.
Utilisation comme combustible (usage non professionnel)										
Gazole	€1 000 l	21	21	22,2	54,9	66	38,6	60,3	s.o.	s.o.
Fioul lourd	€1 000 kg	15	15	24,0	61,8	73,8	42,9	68,0	s.o.	s.o.
Kérosène	€1 000 l	0	0	20,9	50	59,0	34,7	55,0	s.o.	s.o.
GPL	€1 000 kg	0	0	27,6	58,0	71,2	42,5	63,8	s.o.	s.o.
Gaz naturel	€GJ	0,3	0,3	0,6	1,1	1,4	0,9	1,2	s.o.	s.o.
Charbon	€GJ	0,3	0,3	0,6	1,9	2,2	1,3	2,1	s.o.	s.o.
Électricité	€MWh	1,0	1,0	2,16	0	1,0	1,0	0	s.o.	s.o.
Utilisation comme combustible (usage professionnel)										
Gazole	€1 000 l	21	21	22,2	54,9	60,4	33	60,3	s.o.	s.o.
Fioul lourd	€1 000 kg	15	15	24	61,8	67,8	36,9	68,0	s.o.	s.o.
Kérosène	€1 000 l	0	0	20,9	50	55,2	30,2	55,0	s.o.	s.o.
GPL	€1 000 kg	0	0	27,6	58	64,9	35,9	63,8	s.o.	s.o.
Gaz naturel	€GJ	0,15	0,15	0,6	1,1	1,3	0,7	1,2	s.o.	s.o.
Charbon	€GJ	0,15	0,15	0,6	1,9	2	1,1	2,1	s.o.	s.o.
Électricité	€MWh	0,5	0,5	2,16	0	0,5	0,5	0	s.o.	s.o.

De plus, deux variantes supplémentaires ont été examinées, qui correspondent à la révision des clauses contenues à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 3, de la directive. Enfin, un certain nombre de variantes ont été évaluées en vue d'un traitement spécial des secteurs considérés comme exposés à un risque de fuite de carbone.

5. ANALYSE DES INCIDENCES

L'analyse repose sur le large éventail de contributions reçues de différentes parties intéressées (États membres, entreprises, autres services de la Commission). En outre, la Commission a réalisé une analyse qualitative et quantitative, en utilisant les résultats de trois modèles afin d'évaluer les incidences (E3ME, REMOVE et QUESTIII).

En général, une structure de taxation plus efficace permettrait en elle-même de donner des signaux de prix plus adéquats et plus cohérents ainsi que d'assurer une taxation de l'énergie plus efficace à des fins tant environnementales que budgétaires. L'analyse d'impact montre que, à ce stade, le coût de la restructuration du régime fiscal actuel serait très faible, voire négatif. En ce qui concerne les coûts administratifs, l'utilisation du système d'accise existant aux fins de la taxation du CO₂ permet d'introduire dans la taxation de l'énergie un nouvel élément sans frais supplémentaires et sans nouvelles charges administratives pour les entreprises et les administrations fiscales.

Les incidences macroéconomiques des différents scénarios sont essentiellement fonction de la manière dont les États membres utilisent les recettes supplémentaires. Si le recyclage des recettes se fait en faveur de la réduction du coût de la main-d'œuvre, les effets sur le PIB et l'emploi sont toujours positifs, bien que limités. Puisque l'ampleur des effets dépend du montant des recettes supplémentaires générées, le scénario 4 est celui qui produit les effets les plus importants. La variation du PIB reste toutefois inférieure à un tiers de point de pourcentage, tandis que le nombre d'emplois créés se chiffrerait à un peu moins d'un million à l'horizon 2030. Les effets des autres scénarios seraient encore bien moindres. Ces tendances ont été confirmées par une modélisation complémentaire réalisée sur la base de projections de référence actualisées en fonction des effets de la crise financière et économique. Le recyclage des recettes sous la forme de transferts forfaitaires aux ménages et l'utilisation de celles-ci aux fins de l'assainissement budgétaire n'ont pas d'effets positifs sur le PIB et l'emploi.

Il ressort de l'analyse que l'importance des recettes supplémentaires pour les États membres dans les différents scénarios (indépendamment de la question du recyclage des recettes) dépend fortement de la manière dont ceux-ci mettraient en œuvre la nouvelle structure et de la mesure dans laquelle ils recourraient aux possibilités d'exonération ou de réduction. Une taxe supplémentaire sur le CO₂ de 20 EUR/t pour toutes les émissions ne relevant pas du SEQE pourrait rapporter quelque 40 milliards EUR dans l'UE-27 à l'horizon 2020.

Les émissions de CO₂ constituent l'externalité environnementale la plus notable visée par la taxation. Dans tous les scénarios, les émissions totales de CO₂ diminueraient, jusqu'à hauteur d'environ 2 % dans le scénario 4. Cette diminution représente environ 37 % (soit 92 millions de tonnes de CO₂) de l'effort de réduction nécessaire en dehors du SEQE si l'on prend en considération les émissions de référence récemment revues à la baisse. De même, dans tous les scénarios, on constate, à des degrés divers, un environnement fiscal plus propice au déploiement des énergies renouvelables et en particulier des biocarburants.

Dans l'ensemble, la révision de la DTE ne semble pas produire d'effets négatifs sur les revenus, mais son incidence distributive varie selon le mode de recyclage des recettes retenu. Si le recyclage des recettes en faveur de la réduction de la fiscalité du travail produit l'effet global le plus positif sur les revenus des ménages, il a tendance à favoriser les ménages à hauts revenus au détriment des ménages à faibles revenus. Le recyclage sous forme de montants forfaitaires permet d'éviter les effets distributifs régressifs, au prix toutefois d'une légère diminution globale des revenus. Une augmentation du coût du transport parallèle à celle du coût de la production de chaleur atténue les effets distributifs régressifs de cette dernière.

Globalement, quel que soit le scénario, l'analyse des incidences sectorielles ne suscite pas d'inquiétude quant à des effets néfastes sur la compétitivité, bien que les effets ne se fassent pas sentir de la même manière dans les différents secteurs de la production. Dans l'hypothèse d'un recyclage des recettes en faveur de la réduction de la fiscalité du travail, le taux d'emploi augmente ou reste constant dans tous les secteurs, et seuls quelques rares secteurs connaissent de légères pertes de production.

Dans l'industrie automobile, on notera que l'alignement obligatoire des taux nationaux pour les carburants prévu dans le scénario 6 ne ferait que ralentir l'augmentation des ventes de voitures diesel (qui diminueraient de 11,7 % d'ici 2020 par rapport au niveau de référence, ce qui représente encore une augmentation de 9 % des ventes de voitures diesel en chiffres absolus), à supposer que les États membres maintiennent inchangés les taux pour l'essence et augmentent uniquement les taux sur le gazole.

Dès lors qu'il prévoit la suppression de l'avantage du gazole en termes de prix tant pour les taux minimaux de l'UE que pour les taux nationaux, le scénario 6 aurait également un effet de rééquilibrage de l'offre et de la demande sur le marché des carburants. Ce traitement identique de tous les carburants offrirait un avantage neutre sur le plan technologique pour tous les carburants n'entraînant pas d'émissions de CO₂ et encouragerait l'efficacité énergétique.

6. COMPARAISON DES SCENARIOS

Les scénarios ont été évalués au regard des grands critères suivants, qui reflètent les objectifs exposés au point 3: marché intérieur et concurrence loyale, efficacité environnementale (réductions des émissions de CO₂), incidence budgétaire et équité (entre les États membres et entre les consommateurs d'énergie). Les résultats sont synthétisés dans le tableau 2.

Tableau 2: comparaison des scénarios au regard des critères d'évaluation retenus

Scénario	Marché intérieur et concurrence loyale	Efficacité environnementale	Incidence budgétaire	Équité
Scénario 1	+	(+)	+	+
Scénario 2	-	+	-	-
Scénario 3A	++	+	+	-
Scénario 3B	+	(+)	(+)	++
Scénario 4	(+)	++	++	--
Scénario 5	++	+	+	+
Scénario 6	(-)	++	++	+

Remarque: Les parenthèses indiquent que seul un demi-point a été attribué.

Dans tous les scénarios, on note une amélioration du fonctionnement du marché intérieur, car les inégalités de traitement entre les différentes sources d'énergie sont supprimées. Les inégalités entre États membres sont également réduites, quoique dans une moindre mesure dans le scénario 3B, en raison de périodes transitoires prévues pour neuf États membres et dans le scénario 4, où une nouvelle taxe vient s'ajouter aux taux nationaux existants. Les variantes du scénario 3 qui allègent en partie la charge fiscale pour les entreprises relevant du SEQE en introduisant un élément de taxation supplémentaire du CO₂ pour les installations non couvertes sont le meilleur moyen d'assurer un traitement plus équitable des entreprises relevant du SEQE par rapport à celles qui n'en relèvent pas. En ce qui concerne les scénarios couvrant spécifiquement le transport, le scénario 6 est davantage adapté pour assurer l'égalité de traitement des sources d'énergie (essence et gazole), mais il pourrait en revanche entraîner des divergences de taux légèrement plus importantes entre les États membres.

Pour ce qui est de l'efficacité environnementale, les réductions des émissions de CO₂ sont les plus importantes dans le scénario 4, qui introduit une taxe CO₂ uniforme dans toute l'UE. S'agissant des émissions liées au transport, la modélisation TREMOVE montre que le scénario 6 aurait une incidence non seulement sur les parts respectives des différents carburants, mais aussi sur la consommation réelle, et qu'il se traduirait donc par une réduction globale des émissions de CO₂ en dépit d'un certain rééquilibrage de la demande entre l'essence et le gazole conformément aux objectifs des politiques de l'UE et à la stratégie en matière d'émissions de CO₂ provenant des voitures.

Bien que les incidences budgétaires dépendent dans une large mesure des politiques fiscales nationales et qu'elles sont par conséquent assez difficiles à prévoir, certains scénarios sont

davantage susceptibles que d'autres de générer des recettes supplémentaires ou d'entraîner des pertes budgétaires. Le scénario 2 est le plus faible du point de vue budgétaire, car il limite l'assiette fiscale aux seuls combustibles et carburants fossiles utilisés dans les secteurs ne relevant pas du SEQE. Le scénario 4, qui introduit une taxe CO₂ supplémentaire pour toutes les émissions non couvertes par le SEQE, est celui qui a l'incidence budgétaire la plus forte. On estime qu'une taxe supplémentaire sur le CO₂ de 20 EUR/t pour toutes les émissions ne relevant pas du SEQE pourrait rapporter quelque 40 milliards EUR dans l'UE-27 à l'horizon 2020.

Le scénario 3B, qui prévoit des périodes transitoires reflétant l'approche solidaire adoptée pour le paquet «Énergie et climat», est celui qui permet d'assurer un maximum d'équité entre les États membres. L'équité entre consommateurs d'énergie peut quant à elle être considérablement renforcée si la révision de la DTE couvre à la fois les combustibles et les carburants, car ce traitement parallèle permet de limiter les incidences distributives négatives.

Variantes supplémentaires

Abroger les taux minimaux spécifiques accordés à certains pays pour le gazole de chauffage (article 9, paragraphe 2): l'existence de taux minimaux inférieurs pour le gazole de chauffage en Belgique, au Luxembourg et au Danemark procure un avantage injustifié aux consommateurs professionnels de ces pays et risque de perturber le marché intérieur.

Subordonner l'application des taux réduits de taxation dans le secteur primaire à des contreparties environnementales (article 15, paragraphe 3): En permettant une exonération sans condition, l'article 15, paragraphe 3, n'est pas compatible avec les objectifs de la directive en matière d'harmonisation fiscale et de promotion de l'efficacité énergétique et des réductions des émissions. Il convient par conséquent que les exonérations et les réductions concernant la taxation générale de la consommation d'énergie soient subordonnées à des contreparties dans le domaine de l'efficacité énergétique, tout en laissant aux États membres une certaine marge de manœuvre pour tenir compte des spécificités du secteur.

Accorder un traitement spécial aux secteurs considérés comme exposés à un risque de fuite de carbone: pour refléter l'approche adoptée dans le cadre du SEQE, il fallait tenir compte du risque de fuite de carbone pour les petites installations relevant des secteurs couverts par le SEQE mais exclues de l'application de celui-ci. Pour ce faire, un crédit d'impôt en faveur de ces petites installations est apparu comme la meilleure solution; ce crédit serait déterminé sur la base de la consommation d'énergie historique de l'entreprise multipliée par un référentiel de combustible reflétant l'intensité de CO₂ d'un combustible de référence.

Mesures de prédilection

Sur la base de l'analyse des différents scénarios, des éléments de prédilection ont été définis, qui, pris ensemble, donneraient un score optimal au regard de la totalité des critères. Globalement, le scénario 3 a été considéré comme offrant la meilleure structure en prévoyant deux niveaux minimaux distincts, l'un fondé sur le contenu énergétique et l'autre, sur les émissions de CO₂. La combinaison des taux légèrement plus ambitieux du scénario 3A avec les périodes transitoires du scénario 3B a été considérée comme la meilleure manière de concilier l'efficacité environnementale de la mesure avec le critère d'équité. Il convient de combiner ces éléments avec le scénario 6 pour le transport, qui est le plus à même d'assurer un traitement cohérent des sources d'énergie.

L'ensemble des mesures de prédilection est le suivant:

- structure et niveau général de taxation de combustibles présentés dans le scénario 3A [20 EUR/t de CO₂ (2013-2020) et 30 EUR/t de CO₂ (2021-2030), 0,15 EUR/GJ pour les usages professionnels et 0,3 EUR/GJ pour les usages non professionnels),
- en ce qui concerne le combustible, période transitoire jusque 2020 pour neuf États membres en vue de l'introduction de la taxation liée au CO₂, conformément au scénario 3B,
- taxation des carburants sur la base du scénario 6 concernant spécifiquement les transports,
- abrogation des taux minimaux spécifiques pour le gazole de chauffage accordés à certains pays conformément à l'article 9, paragraphe 2, de la DTE,
- réduction de la charge fiscale liée au CO₂ pour les petites installations des secteurs considérés comme exposés à un risque de fuite de carbone, sur la base d'un référentiel de combustible,
- réductions en faveur du secteur primaire (article 15, paragraphe 3, de la DTE) subordonnées à des contreparties environnementales suivant des modalités simplifiées,
- inclusion des biocarburants dans la liste des produits énergétiques de la DTE,
- indexation des taux minimaux fondés sur le contenu énergétique (l'annexe 14 explique la manière dont cela pourrait se faire en pratique); pour la partie de la taxe liée au CO₂, l'indexation prendra la forme d'un ajustement périodique du taux minimal en fonction de l'évolution du prix de marché des quotas d'émission dans l'UE, sur la base d'une évaluation contenue dans le rapport que la Commission est tenue de présenter en application de l'article 29 de la DTE.

7. SUIVI ET EVALUATION

Le suivi de la taxation de la consommation d'énergie s'effectue au moins une fois par an au moyen de la collecte d'informations auprès des États membres dans le cadre des réunions du comité de l'accise. De plus, deux fois par an, la DG TAXUD actualise la base de données contenant les taux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres (tableaux des droits d'accise).

Par ailleurs, l'article 29 de la DTE prévoit un examen régulier des différentes dispositions de cette dernière et des niveaux minimaux de taxation, sur la base d'un rapport et, le cas échéant, d'une proposition, de la Commission. Cet examen doit prendre en compte le bon fonctionnement du marché intérieur et les objectifs généraux du traité. Une fois que la DTE aura été revue, cet examen devra se concentrer en particulier sur 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, sur la mesure dans laquelle ce nouveau cadre leur a permis de mieux intégrer les considérations liées à l'environnement et à l'efficacité énergétique et sur l'incidence économique de ce cadre, compte tenu de la manière dont les États membres ont utilisé les éventuelles recettes supplémentaires.