

Consultation publique sur la révision de la directive sur la taxation de l'énergie

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

1

Introduction

Le pacte vert pour l'Europe, adopté par la Commission le 11 décembre 2019, est une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'UE, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. Si l'on veut mettre en œuvre le pacte vert pour l'Europe, il importe de repenser les politiques en matière d'approvisionnement en énergie propre pour l'ensemble de l'économie, en matière d'industrie, de production et de consommation, de grandes infrastructures, de transports, d'alimentation, d'agriculture, de construction, de fiscalité et de prestations sociales. Une fiscalité bien conçue joue un rôle direct en envoyant les bons signaux de prix et en créant les conditions appropriées pour inciter les producteurs, les utilisateurs et les consommateurs à adopter des pratiques durables. La révision de la directive sur la taxation de l'énergie fait partie intégrante du pacte vert pour l'Europe et devrait être axée sur les questions environnementales.

Le pacte vert pour l'Europe prévoit l'objectif de renforcer l'ambition climatique de l'UE afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % et de tendre vers 55 % d'ici 2030. La révision de la directive sur la taxation de l'énergie fait partie d'une série de réformes politiques visant à concrétiser cette ambition renforcée et à parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050: le réexamen de la directive sur le système d'échange de quotas d'émission, le règlement sur la répartition de l'effort, le règlement sur l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie, la directive sur l'efficacité énergétique, la directive sur les énergies renouvelables et les normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes, ainsi qu'une proposition de mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. La directive sur la taxation de l'énergie et le système d'échange de quotas d'émission sont des instruments complémentaires et il convient d'assurer la cohérence dans leurs réexamens parallèles.

La pandémie de COVID-19 perturbe gravement l'économie européenne. Le pacte vert pour l'Europe et les politiques fiscales de l'UE seront déterminants pour la relance. La politique fiscale sert principalement à lever les fonds nécessaires pour assurer le niveau souhaité des dépenses publiques, à redistribuer les recettes, à influencer l'allocation des ressources et à faire face aux externalités.

La directive 2003/96 relative à la taxation de l'énergie établit les règles de l'UE applicables à la taxation de l'électricité et des produits énergétiques utilisés comme carburant ou comme combustible. Toutefois, depuis son adoption en 2003, les marchés de l'énergie et les technologies énergétiques dans l'UE ont connu des

évolutions majeures, et les engagements internationaux de l'UE, notamment l'accord de Paris, ainsi que le cadre réglementaire de l'UE dans le domaine de l'énergie et du changement climatique ont considérablement évolué depuis lors. Cette situation est confirmée par l'évaluation que les services de la Commission ont publiée en septembre 2019 et a été reconnue dans les conclusions du Conseil adoptées par les ministres des finances de l'UE lors de la session du Conseil Ecofin du 5 décembre 2019. Les principales conclusions de l'évaluation de la Commission sont les suivantes:

- Le large éventail d'exonérations et de réductions favorise de fait la consommation de combustibles fossiles.
- La directive ne promeut pas de manière adéquate la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique ou les carburants et combustibles de substitution (hydrogène, carburants de synthèse, e-carburants, biocarburants avancés, électricité, etc.). Elle n'encourage pas suffisamment les investissements dans des technologies propres.
- La directive sur la taxation de l'énergie n'atteint plus son objectif principal en ce qui concerne le bon fonctionnement du marché intérieur.

Une restructuration de la taxation de l'énergie et une réduction des subventions en faveur des combustibles fossiles contribueront à la neutralité climatique et à la durabilité de l'économie de l'UE. Dans le même temps, par un déplacement d'une partie des charges fiscales relevant de la fiscalité du travail et des cotisations sociales, ces mesures représenteraient un pas vers des systèmes fiscaux davantage axés sur la croissance. Un déplacement, neutre sur le plan budgétaire, de la fiscalité du travail vers la fiscalité environnementale permettra, tout en ayant un effet positif sur le PIB et l'emploi, de décourager la consommation polluante et contribuera ainsi à une croissance plus verte. Une telle réforme de la fiscalité environnementale peut donc être une option avantageuse pour tout le monde en vue de relever les défis liés à l'environnement et à l'emploi auxquels l'Europe est actuellement confrontée.

Afin de faciliter la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, la Commission européenne cherche à recueillir les avis et les réactions des citoyens et des parties prenantes, notamment dans le cadre de la présente consultation publique.

2 Instructions relatives au questionnaire

Après quelques questions introductives relatives à votre profil général dans la rubrique 3, le questionnaire comporte plusieurs questions de fond aux rubriques 4 à 8.

La rubrique 4 porte sur la taxation globale de l'énergie ainsi que sur les défis qui y sont associés. La rubrique 5 porte sur les incidences sociales que pourraient avoir les éventuelles modifications de la taxation de l'énergie ainsi que sur les mesures compensatoires correspondantes.

La rubrique 6 concerne spécifiquement les règles harmonisées de l'UE en matière de taxation de l'énergie, à savoir les taux d'imposition minima et les taux d'imposition nominaux.

Les rubriques 7 et 8 incluent des questions de nature technique. Les questions de la rubrique 7 portent sur les possibilités de dérogation aux règles harmonisées en matière de taxation de l'énergie pour certains secteurs d'activité (agriculture, transports, industrie, production d'électricité). La rubrique 8 concerne les possibilités de dérogation pour des produits énergétiques spécifiques tels que les biocarburants durables. Enfin, dans la rubrique 9, vous êtes invité à formuler des observations complémentaires et à télécharger des informations supplémentaires, des documents ou des notes d'orientation qui expriment votre position ou vos points de vue ou ceux de votre organisation.

Veillez noter que, pour participer à la consultation publique, vous n'êtes pas tenu de répondre à toutes les questions, par exemple celles de nature plus technique et celles qui, en examinant les moyens d'améliorer la conception de politiques spécifiques, sont davantage orientées vers les professionnels et les parties prenantes.

Les résultats de ce questionnaire ainsi que les documents de position et notes d'orientation téléchargés seront publiés en ligne. Pour tout renseignement sur le traitement qui sera réservé aux données à caractère personnel et aux contributions reçues, veuillez prendre connaissance de la déclaration spécifique de confidentialité jointe à la présente consultation.

Pour des raisons de transparence, si vous vous exprimez au nom d'une organisation, veuillez vous inscrire au registre des représentants d'intérêts, si ce n'est déjà fait. Cette inscription vous engage au respect d'un code de conduite. Si vous ne souhaitez pas vous inscrire, votre contribution sera traitée et publiée avec celles émanant de particuliers.

3 Informations vous concernant

* Langue de votre contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Gaélique
- Grec
- Hongrois
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais
- Roumain

- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

* Vous répondez en tant que

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Association professionnelle
- Entreprise/organisation professionnelle
- Organisation de défense des consommateurs
- Citoyen de l'Union européenne
- Organisation environnementale
- Ressortissant d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Autorité publique
- Syndicat
- Autre

* Prénom

UPRIGAZ

* Nom

UPRIGAZ

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

uprigaz@uprigaz.com

* Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

UPRIGAZ

* Taille de l'organisation

- Microentreprise (de 1 à 9 salariés)
- Petite entreprise (de 10 à 49 salariés)

- Moyenne entreprise (de 50 à 249 salariés)
- Grande entreprise (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

255 caractère(s) maximum

Veuillez vérifier si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'UE.

* Pays d'origine

Veuillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

- | | | | |
|--|---|-------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Estonie | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République démocratique du Congo |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Féroé | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Antarctique | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Gambie | <input type="radio"/> Libye | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Arabie saoudite | <input type="radio"/> Géorgie | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Sainte-Lucie |
| <input type="radio"/> Argentine | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Lituanie | <input type="radio"/> Saint-Marin |
| <input type="radio"/> Arménie | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Luxembourg | <input type="radio"/> Saint-Martin |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Grèce | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> Saint-Pierre-et-Miquelon |

- Australie
- Autriche
- Azerbaïdjan
- Bahamas
- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cabo Verde
- Cambodge
- Grenade
- Groenland
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland
- Îles Caïmans
- Îles Cocos
- Îles Cook
- Îles Falkland
- Macédoine du Nord
- Madagascar
- Malaisie
- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Saint-Vincent-et-les-Grenadines
- Samoa
- Samoa américaines
- Sao Tomé-et-Principe
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka
- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie

- Cameroun
- Canada
- Chili
- Chine
- Chypre
- Clipperton
- Colombie
- Comores
- Congo
- Corée du Nord
- Corée du Sud
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Croatie
- Cuba
- Curaçao
- Danemark
- Djibouti
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Îles Marshall
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Îles Vierges américaines
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Islande
- Israël
- Italie
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda
- Ouzbékistan
- Pakistan
- Palaos
- Palestine
- Panama
- Papouasie - Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pays-Bas
- Pérou
- Tchad
- Tchéquie
- Terres australes et antarctiques françaises
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Thaïlande
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turkménistan
- Turquie
- Tuvalu
- Ukraine
- Uruguay
- Vanuatu
- Vatican

- Dominique
- Égypte
- El Salvador
- Émirats arabes unis
- Équateur
- Érythrée
- Espagne
- Jamaïque
- Japon
- Jersey
- Jordanie
- Kazakhstan
- Kenya
- Kirghizstan
- Philippines
- Pologne
- Polynésie française
- Porto Rico
- Portugal
- Qatar
- République centrafricaine
- Venezuela
- Viêt Nam
- Wallis-et-Futuna
- Yémen
- Zambie
- Zimbabwe

* Paramètres de confidentialité pour la publication

La Commission publiera les réponses à cette consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

Rester anonyme

Seuls votre catégorie de répondant, votre pays d'origine et votre contribution seront publiés. Aucune des autres informations à caractère personnel (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence) ne sera publiée.

Autoriser la publication

Les informations à caractère personnel vous concernant (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence, pays d'origine) seront publiées avec votre contribution.

J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#).

4 Contexte général de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie et principal défi

L'Union européenne est à l'avant-garde de la lutte contre le changement climatique et la perte de biodiversité et elle s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de climat et d'environnement, dont des objectifs dans le domaine de l'énergie. Le pacte vert pour l'Europe, adopté par la Commission le 11 décembre 2019, présente les politiques qui devront permettre de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050. La mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe nécessitera une participation de tous les acteurs et tous les secteurs de l'économie européenne.

Plus de 75 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE sont dus à l'utilisation de produits énergétiques et d'électricité. Par conséquent, l'énergie est un élément clé de la lutte contre le changement climatique, et, dans cette optique, la taxation de l'énergie, en encourageant l'utilisation des combustibles à faible intensité de carbone et l'efficacité énergétique, pourrait être un instrument efficace.

Bien que cela varie d'un État membre à l'autre, la taxation de l'énergie représente une part importante des recettes publiques (environ 3 à 5 % des budgets nationaux).

Veillez qualifier votre niveau de connaissance des initiatives suivantes liées à l'énergie et au climat.

	a) Très bonne connaissance	b) Connaissance moyenne	c) Connaissance sommaire	d) Aucune connaissance
1) La directive de l'UE sur la taxation de l'énergie et sa révision prévue	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'union de l'énergie de l'UE	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) Les politiques de l'UE en matière d'efficacité énergétique	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La directive révisée sur les énergies renouvelables (RED II)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veillez qualifier votre niveau de connaissance des initiatives suivantes.

	a) Très bonne connaissance	b) Connaissance moyenne	c) Connaissance sommaire	d) Aucune connaissance
1) Le pacte vert pour l'Europe	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) La politique climatique de l'UE	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'accord de Paris sur le changement climatique	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les objectifs suivants?

	a) Tout à fait d'accord	b) Plutôt d'accord	c) Plutôt en désaccord	d) Pas du tout d'accord	e) Sans avis
1) Le renforcement des ambitions climatiques pour 2030 envisagé par l'UE	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) La neutralité climatique de l'économie et de la société européennes d'ici 2050	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3) L'ambition «zéro pollution» pour un environnement exempt de substances toxiques qui est prévue dans le pacte vert pour l'Europe	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
--	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant la directive de l'UE sur la taxation de l'énergie?

	a) Tout à fait d'accord	b) Plutôt d'accord	c) Plutôt en désaccord	d) Pas du tout d'accord	e) Sans avis
1) Il convient de réviser la directive sur la taxation de l'énergie afin de favoriser la transition vers la neutralité climatique.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Il convient de réviser la directive sur la taxation de l'énergie afin de mieux répondre aux défis environnementaux, tels que la pollution atmosphérique.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) Il convient de réviser la directive sur la taxation de l'énergie afin de mieux assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) Il convient de réviser la directive sur la taxation de l'énergie afin de tenir compte de l'évolution du bouquet énergétique, qui inclut davantage d'électricité et d'énergies renouvelables.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La directive sur la taxation de l'énergie devrait mieux promouvoir les économies d'énergie et l'efficacité énergétique.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) La directive sur la taxation de l'énergie favorise de fait la consommation de combustibles fossiles.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) La directive sur la taxation de l'énergie est appliquée de manière trop diversifiée d'un État membre à l'autre.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes?

	a) Tout à fait d'accord	b) Plutôt d'accord	c) Plutôt en désaccord	d) Pas du tout d'accord	e) Sans avis

1) La récente crise sanitaire et économique renforce la nécessité d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Les réformes fiscales consistant à déplacer les charges fiscales du travail vers l'environnement peuvent contribuer à la relance de l'économie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les priorités suivantes pour la directive sur la taxation de l'énergie?

	a) Tout à fait d' accord	b) Plutôt d' accord	c) Plutôt en désaccord	d) Pas du tout d' accord	e) Sans avis
1) La directive sur la taxation de l'énergie devrait garantir des montants adéquats de recettes fiscales.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) La directive sur la taxation de l'énergie ne devrait pas imposer de taxes sur l'utilisation d'énergie dans les secteurs ou entreprises qui présentent un risque de fuite de carbone.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait réduire la possibilité de favoriser les combustibles fossiles au moyen de réductions, d'exonérations et d'allègements fiscaux.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) Le système fiscal devrait prévoir des compensations en faveur des ménages à faible revenu lors de la mise en œuvre de la taxation de l'énergie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait tenir compte du contenu énergétique lors de la détermination des taux.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait tenir compte des émissions de gaz à effet de serre lors de la détermination des taux.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) La directive sur la taxation de l'énergie ne devrait pas prévoir la taxation des émissions de gaz à effet de serre si celles-ci sont déjà soumises au prix du carbone dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait introduire des mesures encourageant l'utilisation de sources d'énergie de substitution (par exemple, biocarburants durables ou hydrogène propre).	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait favoriser l'objectif consistant à réduire au minimum l'utilisation, à des fins de production d'énergie, d'arbres entiers et de cultures qui pourraient être destinées à l'alimentation, qu'ils soient produits dans l'Union ou importés.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10) Autre(s)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5 Incidences sociales et mesures compensatoires

La taxation de la consommation de combustibles fossiles est une mesure d'incitation forte en faveur d'un changement de comportement. Toutefois, dès lors qu'elles ont des répercussions sur les coûts du chauffage, de l'électricité et des transports, ces taxes font peser des charges financières sur les citoyens. Les ménages à faible revenu ont souvent plus de mal à les supporter que les ménages à revenu élevé. L'incidence sociale d'une telle taxation mérite donc une attention particulière.

Il convient de promouvoir des mesures d'accompagnement pour compenser les effets sociaux indésirables. La réduction d'autres impôts (par exemple, l'impôt sur le travail) ou la compensation directe en faveur des ménages à faible revenu pourraient contrebalancer les éventuels effets sociaux indésirables de la taxation de l'énergie.

Parmi les mesures sociales d'accompagnement suivantes, lesquelles jugez-vous appropriées?

	a) Très appropriée	b) Quelques peu appropriée	c) Quelques peu inappropriée	d) Très inappropriée	e) Sans avis
1) La réduction d'autres impôts, par exemple les impôts sur le travail ou les cotisations sociales.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Une compensation directe en faveur des groupes à faible revenu, sous forme d'une somme forfaitaire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) Une compensation directe en faveur de tous les ménages, sous forme d'une somme forfaitaire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

4) Des programmes d'assistance sociale destinés aux ménages pauvres, afin de réduire leurs coûts énergétiques, tant pour les propriétaires que pour les locataires.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) Une assiette ou un seuil d'imposition non imposables correspondant à une consommation énergétique de base dans le cadre d'une taxation du chauffage et de l'électricité. Par exemple, une consommation d'énergie inférieure à 1 000 kWh et une consommation de chauffage inférieure à 100 gigajoules par an ne seraient pas soumises à l'impôt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) Le maintien de la possibilité d'une taxation plus faible pour les transports publics locaux.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) Aucune mesure sociale d'accompagnement n'est nécessaire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
8) Autre(s)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez indiquer quelle(s) autre(s) mesure(s) d'accompagnement est/sont appropriée(s).

450 caractère(s) maximum

Le traitement social ne doit pas relever d'une directive sur la taxation de l'énergie mais de politiques sociales de chaque Etat membre dans le respect des principes de solidarité.

6 Règles harmonisées en matière de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

6.1 Taux d'imposition minima

Les taux d'imposition minima sont les seuils minimaux applicables à la taxation des produits énergétiques ou de l'électricité. Ils sont fixés dans la directive sur la taxation de l'énergie et sont applicables dans tous les États membres. Ils ont été fixés en 2003 et n'ont jamais été actualisés depuis lors. Les taux d'imposition minima peuvent varier en fonction du produit énergétique ou de l'électricité; ils peuvent également varier en fonction de l'utilisation qui en est faite.

Par exemple, le taux d'imposition minimal actuel est de 33 et 2,1 cents d'euro par litre de gazole utilisé respectivement comme carburant ou comme combustible, et de 0,1 cent d'euro par kilowattheure d'électricité pour une consommation non professionnelle. Ces taux sont loin des taux réellement appliqués par les États membres.

Il ressort de l'évaluation de la Commission que, à l'heure actuelle, les niveaux de taxation minima fixés par la directive sur la taxation de l'énergie contribuent dans une mesure limitée au bon fonctionnement du marché unique. Les effets de convergence des taux sur l'essence et le gazole utilisés comme carburants étaient plus forts au moment de l'adoption de la directive. Cependant, l'effet de la directive sur le rapprochement des taux ne cesse de diminuer depuis lors. En outre, étant donné qu'ils dépendent des volumes de consommation, les taux ne tiennent pas compte du contenu énergétique et des externalités associées à l'utilisation de différents produits, en particulier les externalités environnementales. Dans le secteur des transports, par exemple, l'imposition minimale favorable du gazole utilisé comme carburant par rapport à celle de l'essence a contribué à la diésélisation excessive du parc automobile européen, ce qui a des conséquences négatives sur la qualité de l'air. Les taux minima fixés dans la directive sur la taxation de l'énergie pour l'électricité et le gaz naturel représentent une part tellement négligeable des prix finaux respectifs de ces produits qu'ils ne sauraient avoir une incidence positive sur le marché intérieur ou sur le comportement des consommateurs.

Quelles options jugez-vous appropriées pour les taux d'imposition minima? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Le taux d'imposition minimal d'un produit énergétique devrait être fondé sur son contenu énergétique plutôt que sur son volume ou sa masse.
- 2) Le taux d'imposition minimal d'un produit énergétique devrait être fondé sur la quantité de gaz à effet de serre émise par joule.
- 3) Le taux d'imposition minimal d'un produit énergétique devrait être fondé sur le coût de toutes ses externalités, telles que les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants dans l'air et la pollution sonore liée à sa consommation.
- 4) Les taux d'imposition minima des produits énergétiques et de l'électricité devraient être indexés chaque année sur la base de l'inflation moyenne de l'UE.
- 5) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

6.2 Taux d'imposition nominaux

Les taux d'imposition nominaux sont les taux d'imposition réels, lorsqu'aucune dérogation ne s'applique. Ils varient considérablement d'un État membre à l'autre. Ils diffèrent en fonction de l'utilisation et du type de produit énergétique ou d'électricité.

Par exemple, en janvier 2020, le taux d'imposition nominal dans l'UE oscillait entre 33 et 61,7 cents d'euro et entre 2,1 et 50,4 cents d'euro par litre de gazole utilisé respectivement comme carburant ou comme combustible, et entre 0,1 et 12,5 cents d'euro par kilowattheure d'électricité.

Dans l'ensemble, la très grande diversité dans la mise en œuvre nationale des taux de la directive sur la taxation de l'énergie a entraîné une fragmentation du marché intérieur. Les taux nominaux devraient

également tenir compte des externalités associées à l'utilisation des différents produits, en particulier les externalités environnementales.

Quelle option jugez-vous la plus appropriée pour les taux d'imposition nominaux?

- 1) Si une structure fiscale est introduite pour les taux d'imposition minima (par exemple, une structure fiscale fondée sur le contenu énergétique et/ou sur les émissions de gaz à effet de serre), les taux d'imposition nominaux nationaux devraient suivre la même structure.
- 2) Aucune contrainte ou restriction ne devrait s'appliquer aux taux d'imposition nominaux nationaux au-delà du seuil des taux minima.
- 3) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

7 Dérogations spécifiques pour certains secteurs d'activité

7.1 Agriculture, pêche et sylviculture

La législation actuelle de l'UE permet à chaque État membre de fixer des taux d'imposition différenciés pour les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans le secteur primaire (agriculture, pêche et sylviculture). Ces taux d'imposition peuvent être inférieurs aux taux minima, voire nuls. Certains États membres utilisent cette option comme forme d'aide au revenu pour les producteurs primaires.

L'agriculture est responsable de 12 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, principalement en raison du méthane provenant du bétail et de l'oxyde d'azote libéré par les engrais. Certaines de ces émissions de gaz à effet de serre proviennent néanmoins de la consommation d'énergie (environ 2 %), le secteur primaire représentant, au niveau de l'UE, quelque 3 % de la consommation finale d'énergie de l'UE, ce taux oscillant entre 0,5 % et 8,5 % dans les États membres.

Veillez sélectionner dans la liste ci-dessous la proposition qui, selon vous, est la plus pertinente pour l'agriculture et la sylviculture.

- 1) Aucune activité de l'agriculture et de la sylviculture ne devrait bénéficier d'une dérogation en matière de taxation de l'énergie, d'une exonération ou d'un taux différencié.
- 2) Des dérogations en matière de taxation de l'énergie devraient être prévues dans l'agriculture et la sylviculture, mais uniquement pour la consommation à des fins de chauffage (par exemple, serres chauffées).
- 3) Des dérogations en matière de taxation de l'énergie devraient être prévues dans l'agriculture et la sylviculture, mais uniquement pour la consommation de carburants et non de combustibles.

- 4) Des dérogations en matière de taxation de l'énergie devraient être prévues dans l'agriculture et la sylviculture, tant pour la consommation à des fins de chauffage que pour la consommation de carburants.
- 5) Il convient de maintenir les dérogations actuelles en matière de taxation de l'énergie dans l'agriculture et la sylviculture.
- 6) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Veillez sélectionner dans la liste ci-dessous la proposition qui, selon vous, est la plus pertinente pour la pêche.

- 1) Aucune activité du secteur de la pêche ne devrait bénéficier d'une dérogation en matière de taxation de l'énergie, d'une exonération ou d'un taux différencié.
- 2) Il convient de maintenir les dérogations actuelles en matière de taxation de l'énergie dans le secteur de la pêche.
- 3) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

7.2 Transports

L'actuelle directive sur la taxation de l'énergie ne traite pas de la même manière les différents modes de transport, les différents types de consommation de carburants ou les différents carburants.

Par exemple, alors qu'elle fixe des taux d'imposition minima pour les carburants destinés au transport routier, la directive actuelle prévoit des exonérations fiscales obligatoires pour le transport aérien et le transport maritime.

Elle permet également à chaque État membre de fixer des taux d'imposition différenciés pour les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans le cadre des transports publics locaux, du transport public de passagers (y compris les taxis), du transport de marchandises et du transport par voies navigables intérieures, mais pas dans le cadre des transports privés utilisant des véhicules électriques. Ces taux d'imposition peuvent être inférieurs aux taux minima, voire nuls.

L'approche actuelle ne permet pas de créer des conditions équitables pour tous les modes de transport et n'encourage pas suffisamment l'efficacité énergétique et l'utilisation de technologies propres.

7.2.1 Aviation

La législation actuelle de l'UE impose une exonération fiscale obligatoire pour les carburants utilisés dans l'aviation internationale. La directive autorise les États membres de l'UE à taxer le kérosène utilisé dans l'aviation pour les vols intérieurs. Le carburant utilisé pour les vols intra-UE (les vols reliant deux États membres) peut être taxé, à condition qu'un accord bilatéral ait été conclu par le pays de départ et celui d'arrivée. Dans la pratique, il n'existe actuellement aucun accord bilatéral de ce genre et aucun carburant utilisé pour les vols intra-UE n'est taxé.

L'exonération fiscale obligatoire contribue à la hausse de la demande de vols et, par conséquent, exacerbe les incidences négatives de l'aviation sur l'environnement et ne garantit pas l'existence de conditions équitables pour tous les moyens de transport.

Que pensez-vous du traitement fiscal des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans le secteur de l'aviation? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Il convient de maintenir les règles actuelles.
- 2) Il ne devrait pas y avoir d'exonération obligatoire pour le kérosène et les autres carburants utilisés dans l'aviation pour les vols entre l'UE et les pays tiers, même si la possibilité de taxer ces carburants dépend des accords bilatéraux applicables en matière de services aériens.
- 3) Le kérosène et les autres carburants utilisés dans l'aviation pour les vols intra-UE devraient être taxés selon les règles harmonisées en matière de taux nominaux et de taux minima applicables aux carburants.
- 4) Le kérosène et les autres carburants utilisés dans l'aviation pour les vols intra-UE devraient être taxés en tant que carburants, mais à un taux plus bas.
- 5) Il serait contre-productif de taxer le kérosène et les autres carburants utilisés dans l'aviation pour les vols intra-UE dès lors qu'il existe un risque de remplissage maximal des réservoirs des avions dans des pays tiers où le carburant n'est pas taxé.
- 6) Des taxes sur les billets d'avion fondées sur le prix à la distance devraient être introduites pour les passagers «origine-destination» (à l'exclusion des passagers en transit).
- 7) Des taxes sur les billets d'avion fondées sur le prix à la distance devraient être introduites pour tous les passagers (y compris les passagers en transit).
- 8) Le transport aérien de marchandises devrait être taxé d'une manière indépendante du champ d'application de la directive sur la taxation de l'énergie, par exemple en fonction du poids de l'avion.
- 9) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

7.2.2 Transport par voie d'eau

La directive actuelle impose une exonération fiscale obligatoire pour les carburants utilisés pour les transports par voie d'eau dans l'UE. En outre, elle prévoit une exonération fiscale facultative pour le carburant utilisé dans le transport par voies navigables intérieures, et cette exonération est également garantie par certains traités internationaux (tels que la convention de Mannheim pour la navigation du Rhin). L'exonération obligatoire pourrait avoir une incidence négative sur la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'UE et ne garantit pas l'existence de conditions équitables pour tous les moyens de transport.

Que pensez-vous du traitement fiscal des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans le secteur des transports maritimes?

- 1) Il convient de maintenir le régime actuel de taxation des carburants utilisés pour les transports maritimes dans l'UE, en particulier dès lors qu'il existe un risque de remplissage maximal des réservoirs des navires dans des pays tiers où le carburant n'est pas taxé.
- 2) Les carburants utilisés pour les transports maritimes devraient être taxés en tant que carburants.
- 3) Les carburants utilisés pour les transports maritimes devraient être taxés en tant que carburants, mais à un taux plus bas.
- 4) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Que pensez-vous du traitement fiscal des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans le secteur du transport par voies navigables intérieures?

- 1) Il convient de maintenir le régime actuel de taxation des carburants utilisés dans le transport par voies navigables intérieures.
- 2) Les carburants utilisés dans le transport par voies navigables intérieures devraient être taxés en tant que carburants.
- 3) Les carburants utilisés dans le transport par voies navigables intérieures devraient être taxés en tant que carburants, mais à un taux plus bas.
- 4) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

L'utilisation du réseau électrique terrestre est une option qui permet de réduire l'incidence environnementale (c'est-à-dire les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants dans l'air et la pollution sonore) des navires consommant des carburants et combustibles fossiles pendant qu'ils sont à quai. La législation actuelle de l'UE en matière de taxation de l'énergie ne contient pas de dispositions générales prévoyant un traitement fiscal différencié pour l'utilisation du réseau électrique terrestre, alors que, dans le même temps, il existe une exonération fiscale pour les carburants et combustibles fossiles.

Que pensez-vous du traitement de l'utilisation du réseau électrique terrestre? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Il convient de favoriser l'utilisation du réseau électrique terrestre par la voie réglementaire, par exemple en rendant obligatoire l'utilisation du réseau électrique terrestre dans les ports lorsqu'il est disponible.
- 2) Il convient de favoriser l'utilisation du réseau électrique terrestre en introduisant la possibilité d'appliquer un traitement fiscal différencié (comme un taux d'imposition réduit) à cette pratique.

- 3) Il convient de favoriser l'utilisation du réseau électrique terrestre en soumettant cette pratique à un taux nul obligatoire (exonération du régime de taxation de l'énergie).
- 4) Au lieu de prévoir un traitement fiscal particulier pour l'utilisation du réseau électrique terrestre, il convient de soumettre les carburants et combustibles fossiles utilisés à bord des navires pendant qu'ils sont à quai au régime de taxation de l'énergie.
- 5) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

7.2.3 Transports routiers

La législation actuelle de l'UE permet à chaque État membre d'appliquer des taux d'imposition différenciés au gazole utilisé comme carburant dans les transports routiers commerciaux (transport de marchandises ou de passagers, par exemple), pour autant que les niveaux minima de l'UE soient respectés. Cette approche peut favoriser le transport de marchandises par la route au détriment de modes de transport plus durables.

En général, les taux d'imposition appliqués aux carburants routiers sont relativement élevés par rapport à ceux des autres modes de transport et des autres secteurs. De plus, ils varient considérablement d'un État membre à l'autre. Les différences de taxation entre pays donnent souvent lieu à un «tourisme à la pompe», les opérateurs de services de transport profitant des taux d'imposition moindres des pays voisins. Ces pratiques contribuent également à la congestion et à la pollution atmosphérique.

Que pensez-vous du traitement fiscal du gazole et des autres carburants utilisés dans le secteur des transports routiers commerciaux? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Tout carburant utilisé dans les transports routiers devrait être taxé selon les règles harmonisées, que cette utilisation soit commerciale ou non.
- 2) Le gazole utilisé à des fins commerciales devrait être taxé en tant que carburant, mais à un taux plus bas.
- 3) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Dans la vision stratégique à long terme de la Commission européenne pour parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050, la part des véhicules électriques devrait être comprise entre 50 % et 80 % à l'horizon 2050. La directive sur la taxation de l'énergie ne prévoit pas de régime fiscal particulier pour l'électricité utilisée comme carburant. Actuellement, la directive sur la taxation de l'énergie ne fait que prévoir des niveaux de taxation minima pour l'électricité utilisée à des fins de chauffage professionnel et de chauffage non professionnel. Ces taux minima applicables au chauffage sont inférieurs aux niveaux de taxation minima prévus pour les carburants.

Que pensez-vous du traitement fiscal de l'électricité utilisée dans les véhicules électriques dans le secteur des transports routiers? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Il n'est pas nécessaire de prévoir un traitement spécifique dans le cadre de la directive sur la taxation de l'énergie.
- 2) Il convient d'introduire un taux d'imposition réduit spécifique pour cette consommation d'électricité dans les véhicules électriques.
- 3) Il convient de prévoir une exonération pour cette consommation d'électricité dans le cadre de la directive sur la taxation de l'énergie.
- 4) Il convient de supprimer progressivement les éventuels régimes spécifiques appliqués aux véhicules électriques afin de préserver les recettes des États membres provenant de la taxation de l'énergie.
- 5) Autre(s)
- 6) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Veillez indiquer quel(s) autre(s) régime(s) de taxation est/sont selon vous possible (s) pour l'électricité utilisée dans les véhicules électriques.

450 caractère(s) maximum

7.3 Industrie

La législation actuelle de l'UE contient plusieurs dispositions qui prévoient des dérogations au régime fiscal des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans l'industrie.

Les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans les procédés industriels (comme la réduction chimique, l'électrolyse, les procédés métallurgiques et minéralogiques ou le double usage) ne relèvent pas du champ d'application de la législation actuelle de l'UE. Autrement dit, chaque État membre est libre de taxer ces produits énergétiques et cette électricité à n'importe quel taux d'imposition, ou encore de leur appliquer un taux nul. Cette utilisation n'est pas taxée dans la plupart des États membres.

Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour la cogénération (production combinée de chaleur et d'électricité) ainsi que l'électricité produite à partir de la cogénération peuvent actuellement bénéficier d'une exonération ou d'un traitement différencié dans le cadre de la directive sur la taxation de l'énergie. Les États membres peuvent également appliquer une exonération aux produits énergétiques utilisés pour produire d'autres produits énergétiques.

En outre, l'actuelle directive sur la taxation de l'énergie permet aux États membres de taxer les produits énergétiques et l'électricité utilisés par les entreprises à forte intensité d'énergie à un niveau inférieur à celui des autres entreprises, et même, dans certaines conditions, en dessous des niveaux de taxation minima de l'UE.

Les taux d'imposition effectifs de l'énergie dans l'industrie sont faibles par rapport aux taux appliqués dans d'autres secteurs, en particulier pour les entreprises à forte intensité d'énergie. Le faible taux d'imposition effectif de l'énergie peut s'expliquer par le fait que les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie sont couvertes, entre autres, par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et par le fait que l'industrie à forte intensité d'énergie est soumise à une concurrence internationale exercée par les industries de pays tiers, dont les objectifs climatiques et environnementaux sont moins ambitieux que ceux de l'UE.

Si ces dispositions peuvent être nécessaires pour permettre aux États membres d'appliquer des taux d'imposition de l'énergie nettement supérieurs aux taux minima de l'UE pour toutes les autres utilisations qui sont moins exposées à la concurrence sur le marché intérieur, il peut en résulter une incitation moindre à investir dans des technologies propres (générant moins d'émissions de gaz à effet de serre ou d'autres émissions de polluants dans l'air) ou dans l'efficacité énergétique. En outre, la consommation d'énergie industrielle n'est pas totalement couverte par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE. De plus, le système d'échange de quotas d'émission de l'UE est un instrument de marché dont le plafond d'émissions est réduit chaque année, ce qui garantit ainsi des réductions d'émissions, tandis que le marché reste libre de déterminer les prix, ce qui en fait un instrument différent d'une taxe imposant des signaux de prix sur la base d'un taux.

Que pensez-vous du traitement fiscal des produits énergétiques utilisés dans l'industrie? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Il convient de maintenir le régime de taxation de l'énergie actuel.
- 2) Il convient de limiter le régime fiscal particulier des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans l'industrie aux secteurs exposés à un risque de fuite de carbone au sens du système d'échange de quotas d'émission de l'UE.
- 3) Il convient de ne pas exonérer les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans l'industrie lorsque ceux-ci sont destinés au chauffage (y compris la cogénération), aux procédés industriels et à une utilisation comme carburant.
- 4) Les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans l'industrie ne devraient pas être différenciés lorsqu'ils sont destinés au chauffage (y compris la cogénération) ou à une utilisation comme carburant.
- 5) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Que pensez-vous des règles de l'UE applicables à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité utilisés dans l'industrie? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans l'industrie devraient être taxés selon les règles harmonisées de l'UE en matière de taux nominaux et de taux minima.
- 2) Les produits énergétiques et l'électricité utilisés dans l'industrie devraient être taxés selon les règles de l'UE uniquement en ce qui concerne le contenu énergétique et non le contenu en carbone, ce dernier facteur étant principalement couvert par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE.
-

3) Les règles de l'UE en matière de taxation de l'énergie peuvent dépendre des quantités d'électricité et de produits énergétiques consommées à des fins de chauffage (par exemple, plus la consommation est importante, moins le prix à l'unité est élevé).

4) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

7.4 Production de produits énergétiques et d'électricité

La directive sur la taxation de l'énergie contient des dispositions relatives au traitement fiscal de la production de produits énergétiques et d'électricité. Sont ainsi prévues, par exemple, des exonérations ou des réductions fiscales facultatives pour l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, pour les produits énergétiques utilisés dans la cogénération et pour l'électricité produite à partir de la cogénération. Outre ces exonérations ou réductions facultatives, une exonération fiscale obligatoire est prévue pour les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité, à moins que ces produits soient soumis à des taxes environnementales.

Certaines des dispositions concernées pourraient être actualisées à la lumière des nouvelles technologies et des nouvelles politiques.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes, compte tenu des objectifs en matière d'environnement et d'efficacité et du fonctionnement du marché intérieur?

	a) Tout à fait d' accord	b) Plutôt d' accord	c) Plutôt en désaccord	d) Pas du tout d' accord	e) Sans avis
1) Les dispositions pertinentes de la directive sur la taxation de l'énergie sont suffisamment complètes y compris en ce qui concerne les nouvelles technologies (par exemple, la production d'hydrogène, de biocarburants, de carburants de synthèse, d'e-carburants, etc.).	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2) Les dispositions relatives à l'exonération fiscale applicable aux produits énergétiques utilisés pour produire des produits énergétiques et les utilisations de produits énergétiques et d'électricité considérées comme ne relevant pas du champ d'application de la directive (par exemple, les procédés industriels tels que la réduction chimique, l'électrolyse, les procédés métallurgiques et minéralogiques ou le double usage, etc.) sont suffisamment claires et complètes.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3) L'exonération obligatoire pour les produits énergétiques utilisés pour produire de l'					

électricité, qui peut être levée pour des raisons de politique environnementale, est suffisamment claire et complète.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4) La directive sur la taxation de l'énergie peut être déterminante pour soutenir la production d'énergie à partir de sources renouvelables.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) La directive sur la taxation de l'énergie devrait soutenir en particulier l'autoconsommation et les petits producteurs d'électricité provenant de sources renouvelables.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) Il convient de limiter la possibilité d'accorder des exonérations ou des réductions fiscales liées à la cogénération.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

8 Produits et applications à plus faible intensité de carbone

Les carburants à émissions de carbone faibles ou nulles, tels que les biocarburants avancés durables, le biométhane, les carburants de synthèse et l'hydrogène propre, joueront un rôle important dans la transition vers la neutralité climatique. La directive actuelle ne prévoit pas de régime fiscal particulier pour les carburants et les applications à faible intensité de carbone par rapport aux combustibles fossiles. Elle n'opère pas non plus de distinction entre les performances environnementales des biocarburants. La directive révisée sur les énergies renouvelables contient des critères de durabilité renforcés pour la bioénergie et favorise le passage aux biocarburants avancés produits à partir de résidus et de déchets non réutilisables et non recyclables. La stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030 vise par ailleurs à réduire au minimum l'utilisation, à des fins de production d'énergie, d'arbres entiers et de cultures qui pourraient être destinées à l'alimentation, qu'ils soient produits dans l'Union ou importés.

Selon vous, la directive sur la taxation de l'énergie devrait-elle garantir un traitement fiscal différencié pour les carburants et les applications à faible intensité de carbone qui favorisent la transition écologique de l'UE?

- 1) Oui
- 2) Non
- 3) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

En l'absence d'une structure fiscale pour des taux d'imposition minima (qui couvrirait notamment le contenu énergétique et/ou les émissions de gaz à effet de serre), estimez-vous que la directive sur la taxation de l'énergie doit prévoir un traitement fiscal différencié pour certains carburants (par exemple, les biocarburants avancés et les carburants de synthèse) et certaines applications?

- 1) Oui
- 2) Non
- 3) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Étant donné que l'hydrogène jouera un rôle important dans la transition vers la neutralité climatique, quelles utilisations particulières devraient être couvertes par la directive sur la taxation de l'énergie? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) L'utilisation dans des piles à combustible portables dans le secteur des transports.
- 2) L'utilisation en tant que carburant dans le secteur des transports.
- 3) L'utilisation en tant que combustible de chauffage dans le secteur de la construction.
- 4) L'utilisation dans les procédés de production de e-carburants (carburants gazeux ou liquides dont la production repose sur l'électricité qui peuvent être utilisés dans des moteurs à combustion interne).
- 5) L'utilisation d'hydrogène transporté par conduites.
- 6) L'utilisation dans des procédés de production industriels.
- 7) Les utilisations ci-dessus, mais uniquement à base d'hydrogène propre, produit à partir de sources d'énergie renouvelables, par exemple par électrolyse avec de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables.
- 8) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz naturel comprimé (GNC) représentent actuellement des solutions de substitution à moindre intensité de carbone que l'essence, le gazole et le charbon/le lignite. Pourtant, le GNL et le GNC sont également des combustibles fossiles et leur consommation génère des quantités importantes d'émissions de gaz à effet de serre. Selon vous, un traitement fiscal différencié du GNL et du GNC serait-il acceptable? Vous pouvez choisir plusieurs options.

- 1) Oui, sans contrainte ni restriction.
- 2) Oui, mais avec un délai pour éviter les effets de verrouillage.
- 3) Oui, mais le traitement préférentiel devrait être lié aux éléments harmonisés de la taxation de l'énergie (par exemple, le contenu énergétique et les émissions de gaz à effet de serre).
- 4) Oui, sous certaines conditions pour éviter les effets de verrouillage.
- 5) Non.
- 6) Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis.

Veillez préciser les conditions permettant d'éviter les effets de verrouillage en cas de traitement fiscal différencié du GNL et du GNC.

450 caractère(s) maximum

9 Informations complémentaires

Estimez-vous que d'autres aspects essentiels pour lesquels vous souhaitez formuler des observations n'ont pas été abordés dans le présent questionnaire?

2000 caractère(s) maximum

La directive devrait permettre le remboursement des accises afférentes aux factures définitivement irrécouvrables comme c'est déjà le cas en matière de TVA.

Le cas échéant, veuillez télécharger des documents ou des notes d'orientation qui expriment votre position ou vos points de vue ou ceux de votre organisation.

La taille du fichier ne peut pas dépasser 1 Mo.

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

Contact

[Contact Form](#)