



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.3.2007
COM(2007) 52 final

2007/0023 (CNS)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ainsi que la coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant

(présentée par la Commission)

{SEC(2007) 170}

{SEC(2007) 171}

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Motivation et objectifs de la proposition

Le Livre blanc sur *la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*¹ a fait remarquer qu'à l'heure où l'ouverture à la concurrence dans le secteur du transport routier est totale, l'absence de taxation harmonisée des carburants apparaît de plus en plus comme un obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur. Il conclut sur cette question en soulignant la nécessité de renforcer la cohérence du système fiscal en proposant une taxation uniforme pour le carburant professionnel pour le transport routier afin de donner sa pleine dimension au marché intérieur. Cependant, il est devenu évident par la suite, d'un point de vue politique et économique, qu'une harmonisation totale du droit applicable au gazole professionnel n'est pas une réponse appropriée.

Il convient de rappeler qu'une première proposition concernant la taxation du gazole professionnel (plus communément connu sous l'appellation « diesel professionnel »²) a été présentée en 2002³. Cette proposition a été retirée dans le cadre de l'examen des propositions législatives en instance devant le législateur⁴. Néanmoins, la Commission a également annoncé son intention de reconsidérer la nécessité d'une intervention législative à la lumière des résultats d'une évaluation complète d'impact.

Dans sa récente communication au Conseil et au Parlement européen - COM(2006) 314 du 22.6.2006, Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent – Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne - la Commission a indiqué qu'elle «*étudiera les moyens de réduire les écarts excessifs entre les niveaux de taxation des carburants*». Elle a aussi souligné que «*La politique des transports et la politique de l'énergie sont étroitement corrélées, puisqu'elles partagent des objectifs communs : réduction des émissions de CO₂ et diminution de la dépendance de l'UE à l'égard des importations de combustibles fossiles*»⁵ et que «*Les engagements internationaux en matière d'environnement, dont ceux contractés en vertu du protocole de Kyoto, doivent être intégrés dans la politique des transports*».

La communication de la Commission - COM(2006) 545, Plan d'action pour l'efficacité énergétique: réaliser le potentiel - a confirmé l'intention de la Commission de proposer en 2007 un régime fiscal particulier pour le gazole à usage professionnel visant à réduire les différences excessives en matière fiscale entre les États membres, afin d'augmenter l'efficacité énergétique du transport routier par une réduction du «tourisme à la pompe».

¹ COM(2001) 370 du 12.9.2001.

² L'expression de gazole professionnel a été retenue car elle correspond à l'appellation officielle des codes NC correspondants.

³ Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 92/81/CEE et la directive 92/82/CEE en vue d'instituer un régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles et d'aligner les accises de l'essence et du gazole - COM(2002) 410 du 24.7.2002.

⁴ COM(2005) 462 du 27.9.2005.

⁵ Conseil européen des 23 et 24 mars 2006.

En conséquence, la présente proposition vise en premier lieu à réduire les distorsions de concurrence liées aux écarts entre les accises qui touchent le secteur du transport routier. Ce faisant, elle favorisera également la croissance, l'emploi et la compétitivité, notamment en permettant que les avantages du marché unique soient entièrement exploités. En deuxième lieu, elle répond aux objectifs de la politique commune des transports et assurera une meilleure protection de l'environnement. Enfin, elle est clairement compatible avec les principes généraux sur les droits d'accises figurant dans la communication de la Commission intitulée «Politique fiscale de l'Union européenne - Priorités pour les prochaines années»⁶. Cette proposition ne préempte pas sur les conclusions de la révision de mi-parcours de la directive relative à la taxation de l'énergie qui aura lieu en 2008.

- **Contexte général**

Le poste «carburants» (y compris les taxes) représente en moyenne entre 20 et 30 % des coûts d'exploitation des entreprises de transport routier. Comme les accises constituent entre 30 et 60 % du prix (hors TVA) du gazole à la pompe, elles représentent entre 6 et 18 % des coûts d'exploitation de ces entreprises. Actuellement, dans un marché libéralisé où la concurrence est plus dure, les différences de coûts d'exploitation résultant des taxes et prélèvements nationaux ont une incidence accrue.

La raison est simple: les gros camions disposent d'un réservoir de grande taille qui leur permet de parcourir entre 1 500 et 3 000 km avec un plein. En pratique cela signifie que les entreprises qui effectuent des transports internationaux ou sont situées près de la frontière d'un pays à faible taxation ou dans un tel pays se livrent à une forme de «planning» fiscal dénommé le "tourisme à la pompe" : elles tirent profit des différences très importantes entre les taux nationaux d'accises sur le gazole pour se ravitailler dans les États membres où les taxes sont les plus faibles.

La première conséquence négative est que ce planning fiscal crée des **distorsions de concurrence sur les marchés du transport** dans la mesure où tous les opérateurs n'ont pas les mêmes possibilités d'acheter du carburant faiblement taxé, en raison de l'autonomie de leurs camions, du champ de leur activité ou de la distance de leur établissement principal jusqu'à la frontière d'un pays à faible taxation. En raison de la concurrence exacerbée sur le marché du transport, les distorsions de concurrence décrites ci-dessus ont des conséquences en termes de parts de marché nationales. Une étude sur les transports routiers bilatéraux⁷ effectuée par le ministère français des transports a observé des changements importants de parts de marché sur le marché européen entre 1997 et 2001. Les opérateurs du Luxembourg ou d'Autriche par exemple ont augmenté leur part de marché face à la plupart de leurs concurrents, tandis que le Royaume-Uni a enregistré une perte sur tous les marchés. Cette étude a déterminé que les deux tiers des variations observées entre 1997 et 2001 peuvent être attribués à trois facteurs: les différences fiscales sur le gazole, les différences en matière d'imposition des sociétés et l'évolution des salaires entre deux pays donnés. Les écarts entre les taxes sur le gazole se révèlent être le principal facteur expliquant à lui seul environ 40 % des variations de parts de marché observées.

⁶ COM(2001) 260 du 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Évaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises. Étude réalisée pour le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

L'incidence sur l'environnement en cas de détours constitue une autre conséquence négative du tourisme à la pompe. En tant qu'opérateurs rationnels, les camionneurs vont chercher à profiter le plus possible des différences de prix du gazole et vont faire le plein dans l'État membre où il est le meilleur marché, tout en tenant compte des coûts supplémentaires qui sont induits (les redevances routières, le carburant utilisé et le temps passé, les risques rencontrés sur la route tels que les embouteillages et les accidents, etc.). Dans le cas où les opérateurs profitent simplement de l'occasion de faire le plein "en cours de route", sans faire aucun détour, cela se traduit essentiellement par un déplacement de la consommation de carburant qui serait en tout état de cause intervenu dans un État membre ou un autre, bien qu'il y ait également une consommation supplémentaire (et des émissions correspondantes) étant donné que les coûts réduits de carburant obtenus grâce au tourisme à la pompe stimulent la demande. En revanche, lorsque les camionneurs font délibérément des détours sur leur itinéraire pour profiter des différences entre les droits d'accises nationaux, il en découle des effets négatifs nets sur l'environnement en raison de la distance accrue qui est parcourue.

En ce qui concerne les détours, Michaelis (2003)⁸ a montré que les Allemands sont disposés à rouler de 2 à 4 kilomètres supplémentaires pour chaque écart de prix d'un euro cent par rapport à un pays voisin dans le cas du gazole. Compte tenu des écarts de prix existant en 2003 entre l'Allemagne et ses voisins, on obtient une distance moyenne d'environ 30 à 35 kilomètres supplémentaires. Une étude de 1990 concernant les Pays-Bas a établi qu'avec une différence de prix de 0,14 à 0,16 écu par litre en comparaison avec la Belgique et l'Allemagne, 10 millions de kilomètres supplémentaires ont été parcourus pour se réapprovisionner en carburant de l'autre côté de la frontière⁹.

Enfin, le tourisme à la pompe entraîne **des pertes de ressources budgétaires pour les États membres appliquant un droit d'accise relativement élevé sur le gazole**. En Allemagne, Schmid Traffic Service GmbH a estimé que la perte de recettes fiscales en matière de droits d'accise sur les huiles minérales en 2004 résultant du tourisme à la pompe (c'est-à-dire le gazole professionnel) s'élevait à 1 915 000 000 EUR. La perte totale est encore plus élevée et se chiffre à 3,6 milliards EUR chaque année (outre les droits d'accise sur les huiles minérales, elle comprend les pertes supplémentaires en matière de TVA et de droits d'accise sur les cigarettes, en raison des recettes fiscales réduites provenant de la TVA et des quantités réduites de cigarettes vendues dans les stations-service).

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹⁰, ci-après dénommée «directive relative à la taxation de l'énergie» ou «directive DTE», détermine les produits taxables concernés, les utilisations qui les soumettent à la taxe et les taux minimaux de taxation applicables à chaque produit selon qu'il est utilisé comme carburant, à certaines fins industrielles et professionnelles ou pour le chauffage. Pour le gazole et l'essence sans plomb, seule la structure des droits d'accise est harmonisée dans la Communauté, selon les niveaux minimaux suivants:

⁸ Michaelis (2003) Tanktourismus - eine Szenarioanalyse, dans Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990 (*Conséquences à la frontière d'une augmentation des taxes sur l'essence le 1^{er} janvier 1990*), P. M. Blok et A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 n° 3, Rotterdam.

¹⁰ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/75/CE (JO L 157 du 30.4.2004, p. 100).

En euros par 1 000 l	1 ^{er} janvier 2004	1 ^{er} janvier 2010
Essence sans plomb	359	359
Gazole (diesel)	302	330

La directive DTE donne également la possibilité aux États membres de créer un niveau spécifique de taxation pour le gazole professionnel (découplage), à condition que les niveaux minimaux soient respectés et que le taux pour le gazole professionnel ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

S'ils souhaitent fixer un taux de taxation du gazole professionnel en dessous du taux national en vigueur au 1^{er} janvier 2003, l'article 7, paragraphe 4, de la directive DTE leur permet d'y procéder, pour autant que les taux minimaux soient respectés, en introduisant des redevances routières, du moment que la pression fiscale globale reste à peu près équivalente. Cependant, cette possibilité est seulement accessible en pratique au Royaume-Uni, car il est le seul État membre satisfaisant à la condition supplémentaire selon laquelle le niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant doit être au moins deux fois supérieur au niveau minimal de taxation applicable au 1^{er} janvier 2004.

Cette condition finale a particulièrement faussé le jeu, étant donné qu'elle a empêché que l'interaction de la politique fiscale entre les États membres ne débouche sur une réduction des écarts entre les taxes. Pour les États membres (en dehors du Royaume-Uni) qui taxaient déjà au-dessus du niveau minimal en 2003, la seule possibilité de découpler actuellement est *d'augmenter* le taux appliqué au gazole non professionnel. Toutes choses égales par ailleurs, cela ne peut contribuer à réduire les différences existant entre les États membres en matière de taux du gazole professionnel et ne fera qu'augmenter les différences de taux du gazole non professionnel, qui pourraient à leur tour augmenter le tourisme à la pompe pratiqué par les voitures privées. **Pour les pays à taxation déjà élevée en 2003, il n'y a en réalité aucune marge de manœuvre pour réduire les distorsions existantes dans le cadre des dispositions actuelles.**

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

Afin de confronter davantage les usagers des transports aux coûts réels et de changer les structures des prix, le Livre blanc sur *la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, indique deux actions supplémentaires:

- l'harmonisation des clauses minimales au sein des contrats régissant l'activité du transport afin de permettre la révision des tarifs en cas d'augmentation des coûts d'exploitation (par exemple une hausse du prix du carburant) et
- la définition de principes communs pour facturer l'utilisation des infrastructures couvrant les différents modes de transport.

La première action a été évaluée dans le cadre d'une étude d'impact globale en 2005. Alors que cinq options politiques alternatives ont été examinées¹¹, une première évaluation a conduit à analyser de manière approfondie trois d'entre elles : i) modification du règlement (CEE) n° 4058/89¹², ii) pas de changement de la politique, iii) harmonisation des taxes sur les carburants avec des clauses contractuelles minimales. Les résultats de l'étude d'impact ont confirmé à la Commission la nécessité de faire une proposition visant à modifier les dispositions fiscales particulières pour le gazole utilisé à des fins professionnelles.

En deuxième lieu, pour ce qui concerne les coûts d'infrastructure, la Commission a été invitée à présenter d'ici à juin 2008, après l'examen de toutes les composantes comprenant l'environnement, le bruit, les embouteillages et les coûts en matière de santé, un cadre général applicable à l'évaluation des coûts externes pour tous les modes de transport, cadre devant servir de base pour les calculs futurs des coûts d'infrastructure¹³. L'initiative proposée est compatible avec les développements futurs des coûts d'infrastructure, puisqu'elle offre plus de flexibilité pour la mise en œuvre concomitante par les États membres des droits d'accise et des redevances routières, tout en évitant la double taxation et en n'imposant pas de charges supplémentaires aux opérateurs.

CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des participants

Un questionnaire écrit a été publié sur le site web de la Commission le 20 juillet 2006 afin d'inviter le public à fournir des données pour la discussion, de collecter les données appropriées et d'aider les services de la Commission à développer leur politique concernant le gazole professionnel. Les observations devaient être envoyées le 30 septembre 2006 au plus tard. Parallèlement, la Commission a envoyé des questionnaires plus détaillés aux représentants des principales parties concernées (associations de transports routiers (à la fois internationales et nationales), associations de l'industrie automobile et associations de l'industrie pétrolière). Un total de 52 contributions externes ont été reçues dans le cadre de la consultation. Parmi celles-ci 37 contributions émanaient de fédérations ou associations nationales, 7 d'organismes européens ou internationaux, 7 d'entreprises et une d'un citoyen. Le principal secteur industriel qui a réagi à la consultation était le secteur du transport routier, qui a envoyé plus de la moitié des réponses. La participation de stations-service et de l'industrie pétrolière a dépassé les 10 % des réponses. D'autres secteurs, tels que l'industrie automobile, les ports maritimes, des représentants d'artisans et les entreprises de chemin de fer ont également participé à la consultation.

¹¹ Statu quo, modification du règlement (CEE) n° 4058/89, harmonisation des taxes sur les carburants, introduction d'assurances sur les prix et règlement approprié qui fonctionne comme un obstacle aux pratiques d'externalisation.

¹² Règlement (CEE) n° 4058/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif à la formation des prix pour les transports de marchandises par route entre les États membres (JO L 390 du 30.12.1989 p. 1).

¹³ Article 11 de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999) telle que modifiée par la directive 2006/38/CE (JO L 157 du 9.6.2006 p. 8).

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

L'industrie du transport routier s'est félicitée de l'initiative de la Commission. La grande majorité des transporteurs est favorable à un changement de la situation actuelle. L'option préférée est l'harmonisation totale dans un futur proche (2018 semble une date trop lointaine) et, si possible, à un taux inférieur. Au cas où cette option ne serait pas réaliste, ils pourraient accepter un rapprochement accru comme solution provisoire avant une harmonisation ou comme deuxième meilleure option.

Les représentants de l'industrie automobile ont reconnu que la situation actuelle n'est pas satisfaisante pour ce qui est du marché intérieur. Cependant, ils ne sont pas convaincus que l'importance de ces problèmes soit telle qu'elle justifie un changement des systèmes de taxation des carburants. Ils préféreraient l'option du statu quo à n'importe laquelle des autres options proposées.

À l'échelon européen, les représentants de l'industrie pétrolière ont adopté une position neutre à l'égard des options proposées. Toutefois, lorsqu'ils sont issus de pays à taxation élevée, les représentants des stations-service soutiennent un rapprochement accru ou même, de préférence, l'harmonisation totale.

La Commission a pris les réponses en considération.

• **Obtention et utilisation d'expertise**

Au-delà de la consultation générale des parties concernées lors de l'étude d'impact, des documents de synthèse et des articles ont été pris en considération. En outre, la Commission a utilisé les résultats de trois modèles afin d'évaluer les impacts de la proposition (TREMOVE, le modèle des technologies du transport de l'IPTS (POLES) et TRANSTOOLS).

ANALYSE D'IMPACT

Afin d'examiner comment les différences excessives entre les niveaux de taxation du gazole professionnel peuvent être réduites, les services de la Commission ont commencé par évaluer trois approches de base.

La première approche (l'option A) consiste à ne pas intervenir davantage au niveau communautaire (l'option du statu quo politique). Elle ne résoudra pas le problème des distorsions de concurrence existant actuellement sur le marché du transport routier, qui a des conséquences en termes de parts de marché et d'emploi (augmentation dans les États membres à faible taxation au détriment des États membres à taxation élevée). L'option A n'aura aucun effet sur les détours, qui se traduiront par une consommation totale de 42 500 millions de litres de carburant entre 2007 et 2030 et par les émissions de substances polluantes associées (2,2 millions de tonnes de CO₂). Ce n'est donc pas une option que la Commission a choisi de retenir.

La deuxième option (l'option B) consiste à programmer une harmonisation complète entre les États membres des droits d'accise sur le gazole professionnel. En 2018, le taux unique serait de 400 EUR par 1000 l. De plus, le taux applicable à l'essence sans plomb ne pourrait être inférieur à celui du gazole professionnel. L'harmonisation complète est l'option qui permet la réduction maximale des distorsions de concurrence, sans trop augmenter les

dépenses administratives. Toutefois, cette option obligerait 22 États membres à augmenter leur droit d'accise sur le gazole professionnel pour atteindre le niveau de 400 EUR par 1000 l et 5 États membres à réduire leur taux de taxation. Elle entraînera une augmentation du taux pour l'essence sans plomb dans 9 États membres à partir de 2014 et pourrait donner lieu à une augmentation du droit d'accise du gazole non professionnel dans deux États membres (au cas où l'Allemagne et la Grande-Bretagne décideraient de compenser les réductions importantes de recettes budgétaires qui leur sont imposées sur le gazole professionnel par une augmentation du taux de taxation du gazole non-professionnel). Cette option sera neutre pour l'industrie automobile. D'un point de vue environnemental, l'option B entraîne une faible augmentation de la consommation de gazole, une faible diminution de la consommation d'essence sans plomb et une très faible augmentation des émissions de substances polluantes (si le tourisme à la pompe n'est pas pris en considération). Néanmoins, comme c'est l'option qui réduit le plus les détours, c'est également celle qui réduit le plus les émissions de CO₂ (à 0,1 million de tonnes), de substances polluantes et l'évasion fiscale. C'est l'option qui pourrait avoir le plus grand impact social (même s'il restera sans doute modeste), avec moins d'embouteillages et d'accidents sur les routes, moins d'heures de travail pour les camionneurs et les plus grands transferts d'emploi, bien que modestes, aux niveaux régional/national. Cependant l'option B aura le plus grand impact négatif sur les budgets (-71,8 milliards EUR entre 2007 et 2030, réduits à - 58,2 milliards EUR si la réduction du tourisme à la pompe est prise en considération). Elle a également été jugée irréaliste d'un point de vue politique. Pour toutes ces raisons, cette option n'a pas été retenue par la Commission.

La troisième option (l'option C) consiste en un rapprochement accru des droits d'accises applicables au gazole commercial. Une bande de fluctuation serait fixée au niveau communautaire, avec un taux minimum et un maximum de taxation. Les États membres devraient fixer le niveau de taxation applicable au gazole professionnel dans les limites de cette bande. La largeur de la bande de fluctuation devrait être réduite progressivement pour atteindre 100 EUR en 2010. Afin de donner le temps aux États membres bénéficiant de périodes de transition de s'adapter, l'option C retient les niveaux minimaux actuels fixés par la directive DTE comme niveau plancher de la bande de fluctuation jusqu'en 2013. Après cette date, deux sous-options ont été évaluées: i) à compter du 1^{er} mars 2013, la bande serait indexée (**option C1**) ou ii) elle resterait stable, mais aurait un niveau minimal plus élevé que celui fixé actuellement dans la directive DTE, c'est-à-dire 359 EUR par 1 000 litres, le même niveau minimal qui s'applique à l'essence sans plomb (**option C2**). Dans les options C1 et C2, il est prévu que le taux de taxation national du pétrole sans plomb ne soit pas inférieur au taux national appliqué au gazole commercial. **L'étude d'impact a montré que chacune de ces variantes de C présentaient des inconvénients.** Il a de ce fait été considéré opportun de ramener la date de mise en œuvre de l'indexation (option C1) et d'alignement de taux avec l'essence sans plomb (C2) à 2012, ainsi que d'ajouter une cinquième option (C2+), à la lumière des résultats de la consultation publique et des simulations économétriques. Dans chacune des trois sous-options C, les États membres bénéficiant de périodes de transition ne devront respecter les nouveaux taux que lorsque leur période de transition aura expiré.

L'option C2 + consiste à augmenter le niveau minimal pour le gazole à 359 EUR par 1000 l en 2012 et à 380 EUR en 2014, afin d'éviter une dépréciation trop rapide du taux de taxation en valeur réelle et de réduire davantage les distorsions de concurrence. L'option C2+ ne comprend pas de bande de fluctuation et il n'existe donc pas de niveau maximum de taxation à respecter. Comme pour les options C1 et C2, le taux de taxation national du pétrole sans plomb ne sera pas inférieur au taux national appliqué au gazole commercial.

En outre, pour être compatibles avec les autres politiques communautaires, pour simplifier la mise en œuvre du découplage et pour permettre une réduction des écarts de taux de taxation en pratique, les options C1, C2 et C2+ prévoient de modifier l'article 7, paragraphe 4, de la directive DTE afin que les États membres qui appliquent ou introduisent un système de redevance routière pour les véhicules à moteur roulant au gazole professionnel puissent appliquer au gazole utilisé par ces véhicules un taux inférieur à celui appliqué au niveau national au 1^{er} janvier 2003, à condition que la pression fiscale globale reste à peu près équivalente, et que le niveau minimal communautaire applicable au gazole professionnel soit respecté. La condition supplémentaire posée par l'actuel article 7, paragraphe 4, selon laquelle il faut que le taux national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant soit au moins deux fois plus élevé que le taux minimum applicable au 1^{er} janvier 2004, serait supprimée.

Évaluation des options C:

Les options C1 et C2 impliquent une augmentation du droit d'accise sur le gazole dans 18 États membres d'ici à 2014, contre 21 dans l'option C2+. Alors que l'option C2 n'aura aucune incidence sur les droits d'accise applicables à l'essence sans plomb, C1 et C2+ entraîneront une augmentation de ces droits d'accise dans 9 États membres, à partir de 2016 (C1) et de 2014 (C2+). Comme elle ne comporte pas de bande de fluctuation et donc aucun plafond de taxation, l'option C2+ ne devrait avoir aucune influence sur le droit d'accise applicable au gazole non professionnel. Les trois options permettront une réduction des distorsions de concurrence. Toutes choses égales par ailleurs, comme le taux minimal pour le gazole professionnel augmente davantage dans le cadre de C1 que de C2 à long terme, C1 permettra de réduire les différences de taxation dans une plus large mesure que C2. Pour C2+, la situation dépendrait des réactions des États membres dont la taxation est actuellement élevée. S'ils décident de réduire leur taux de taxation et d'introduire des redevances routières, la réduction des différences de taxation sera également plus importante que celle obtenue avec C2, grâce au taux minimal plus élevé. Les coûts administratifs seront du même ordre que dans l'option B et ne semblent pas constituer un problème qui préoccupe l'industrie. L'impact sur l'industrie automobile, mesuré en termes de stock de véhicules roulant à l'essence sans plomb ou au gazole, apparaît très faible dans toutes les options. Aucune des options ne devrait avoir une incidence importante sur la demande de transport ou sur le transfert modal. Elles pourraient toutes avoir de légers effets sociaux positifs, en termes de réduction des embouteillages, des accidents et des heures de travail des camionneurs, mais dans une moindre mesure que dans l'option B, qui reste l'option la plus à même de réduire les détours à leur niveau incompressible. Du point de vue de l'emploi, toutes ces options pourraient donner lieu à quelques transferts au niveau régional/national, mais aucun changement ne devrait être observé au niveau européen, toutes choses égales par ailleurs.

Les principales différences entre ces trois options concernent la consommation de carburant, les incidences sur l'environnement, l'impact sur le tourisme à la pompe et l'incidence budgétaire. Alors que les options C1 et C2 entraînent de faibles augmentations de la consommation de gazole et des diminutions de la consommation d'essence sans plomb (en raison du plafond imposé au gazole), C2+ est la seule option qui permette à la fois une réduction de la consommation de gazole et d'essence. D'un point de vue environnemental, C2+ contribue davantage à l'internalisation des coûts externes que C2, étant donné que ses niveaux minimaux sont plus élevés. Sans prendre en considération le tourisme à la pompe, C2+ est la seule option qui réduit l'émission de substances polluantes dans l'atmosphère. Le tourisme à la pompe et les émissions que ce phénomène induit seront réduits dans les trois options (dans une plus large mesure dans l'option C1 avec 0,6 millions de tonnes de CO₂

émis). Dans l'option C2+, le tourisme à la pompe pourrait être réduit à un niveau inférieur que dans le cas de C1 au cas où l'Allemagne et la Grande-Bretagne (les États membres dont la taxation est actuellement la plus élevée) décideraient d'abaisser leur taux commercial par l'introduction de redevances routières. D'un point de vue budgétaire, l'incidence budgétaire totale (c'est-à-dire en prenant en considération la diminution du tourisme à la pompe) sera respectivement de -38,3 milliards EUR (C1), de -46,8 milliards EUR (C2) et de +40,3 milliards EUR (C2+). **Pour toutes les raisons susmentionnées, la Commission a décidé de proposer l'option C2+.**

ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

• Résumé des mesures proposées

Cette nouvelle proposition modifiera la directive relative à la taxation de l'énergie en augmentant les taux d'imposition minimaux fixés pour le gazole au niveau communautaire. À partir de 2012, le niveau minimal de taxation sera identique au taux déjà applicable à l'essence sans plomb (359 EUR par 1000 l), afin de prendre en considération le fait que ces deux carburants sont tout autant l'un que l'autre dommageables pour l'environnement. Le minimum sera à nouveau augmenté à 380 EUR par 1000 l en 2014, afin d'éviter que sa valeur réelle ne s'érode de trop et de réduire davantage les distorsions.

Le découplage entre les taux pour le gazole professionnel et non-professionnel est optionnel et non obligatoire. Pour les États membres qui procèdent au découplage, il est nécessaire de préciser que la taxation nationale du gazole non professionnel utilisé comme carburant ne devra pas être inférieure au taux national appliqué par cet Etat membre au gazole professionnel. La même règle s'applique à la relation entre gazole professionnel et essence sans plomb.

Pour clarifier à l'aide d'un exemple, pour un Etat membre qui respecte déjà les niveaux minimums applicables en 2010 et qui taxe le gazole professionnel à 340 EUR pour 1000 l, le gazole non professionnel à 350 EUR pour 1000 l et l'essence sans plomb à 370 EUR pour 1000 l, la proposition aura l'incidence suivante :

- en 2012, le taux du gazole professionnel passera à 359 EUR pour 1000 l. Le taux du gazole non professionnel devra de ce fait être supérieur ou égal à 359 EUR pour 1000 l. Sinon, le gazole non-professionnel serait traité de manière plus favorable que le gazole professionnel, alors qu'aucune considération environnementale ou distorsion de compétition ne justifie un traitement aussi favorable. Cette augmentation n'aura aucune conséquence sur la taxation de l'essence sans plomb, puisque le nouveau minimum pour le gazole commercial est à partir de 2012 le même minimum que pour l'essence sans plomb.
- en 2014, le taux minimum du gazole professionnel passera à 380 EUR pour 1000 l. Le taux du gazole non professionnel devra être supérieur ou égal à 380 EUR pour 1000 l. Le taux de l'essence sans plomb devra aussi être supérieur ou égal¹⁴ à 380 EUR pour 1000 l. De nouveau, ces changements sont une conséquence de l'augmentation du taux pour le gazole professionnel. Le gazole non professionnel et

¹⁴ Les États membres conservent en effet la possibilité de taxer le gazole et l'essence sans plomb à des taux différents, du moment aussi que les minimaux sont respectés.

l'essence sans plomb seraient sinon traités de manière plus favorable que le gazole professionnel, alors qu'aucune considération environnementale ou distorsion de compétition ne justifie un traitement aussi favorable.

Type de carburant	2010	2012	2014
Gazole professionnel	340	359	380
Gazole non professionnel	350	≥ 359	≥ 380
Essence sans plomb	370	370	≥ 380

De surcroît, la proposition permettra à tous les États membres qui le souhaitent de réduire leurs niveaux de taxation en dessous de leur niveau au 1^{er} janvier 2003, à condition qu'ils respectent le taux minimal et que le montant des taxes reste dans l'ensemble stable par l'introduction ou l'application de redevances routières (cf. supra description de l'option C2+). Ainsi, davantage d'États membres pourront découpler le gazole professionnel et non professionnel en maintenant le taux non professionnel constant et en diminuant leur taux professionnel.

Les périodes de transition accordées dans la directive 2003/96/CE, telle que modifiée par les directives 2004/74/CE et 2004/75/CE, et dans le traité relatif à l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne seront maintenues et complétées. De ce point de vue, pour les États membres bénéficiant de périodes de transition, les augmentations devront avoir lieu tous les deux ans, ce qui signifie que l'augmentation à 359 EUR aura lieu deux ans après la fin de la période transitoire durant laquelle le taux de 330 EUR devait être atteint et l'augmentation à 380 EUR aura lieu deux ans après la fin de la précédente période de deux ans.

Enfin, le taux de taxation du gazole professionnel sera appliqué dans les États membres avec un mécanisme de remboursement, dont les modalités pratiques seront définies au niveau communautaire. Un système de remboursement apparaît en pratique comme la seule possibilité pour éviter une discrimination à l'encontre des opérateurs non établis.

- **Base juridique**

Article 93 du traité CE.

- **Principe de subsidiarité**

La proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté. Le principe de subsidiarité est donc applicable.

L'article 93 du traité CE prévoit que le Conseil arrête les dispositions touchant à l'harmonisation de la législation en matière d'accises dans la mesure où une telle harmonisation est nécessaire pour assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur.

Comme énoncé dans l'étude d'impact, le rapprochement accru des taux de taxation grâce à la législation communautaire répondrait au problème de la concurrence déloyale d'une manière efficace et réduirait les distorsions de concurrence. Il contribuerait en outre à réduire les

détours qui portent préjudice à l'environnement. Cette proposition, en augmentant les taux minimaux de taxation, apportera une réponse à ces problèmes. En supposant que les États membres ne changent pas leur stratégie fiscale¹⁵, tous les pays, sauf deux, auront des droits d'accise pour le gazole se situant entre 380 et 420 EUR par 1000 l d'ici à 2014, tandis que tous les pays respectant le niveau minimal, sauf l'Allemagne et le Royaume-Uni, se situent actuellement entre 302 et 420 EUR.

Par nature, cette action ne peut être menée que par l'Union. Comme les chocs pétroliers passés et présents l'ont montré, en cas de fluctuations irrégulières des prix du pétrole brut, les différences entre les taxes perçues sur le gazole dans les États membres deviennent un problème encore plus sensible. Des mesures unilatérales prises par les États membres risquent de déclencher une course vers le niveau minimal en matière fiscale, qui engendra encore plus de difficultés dans tous les États membres. La Commission et le Conseil des ministres ont indiqué clairement à plusieurs reprises que seules des approches communes éviteraient le désordre fiscal et les distorsions de concurrence.

En outre, une décision communautaire est également nécessaire afin de rendre plus flexibles les dispositions de la directive relative à la taxation de l'énergie, pour permettre un découplage avec des différences de taux limitées, en modifiant l'article 7, paragraphe 4, et en ouvrant donc la flexibilité de la compensation entre la taxe et les redevances routières à tous les États membres.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité.

La meilleure façon de modifier la directive relative à la taxation de l'énergie est une nouvelle proposition de directive. Une directive donne la souplesse requise aux États membres afin de satisfaire à leurs besoins et à ceux de leurs opérateurs économiques.

L'expérience de plusieurs États membres indique que l'application d'un taux de taxation spécifique pour le gazole professionnel est simple à gérer à la fois pour les opérateurs et les pouvoirs publics lorsque l'on utilise d'un mécanisme de remboursement. Ce dernier est inclus dans la proposition.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés parce que ce domaine est déjà couvert par une directive. Il est clair que la coréglementation ou l'autoréglementation ne seraient pas efficaces pour traiter le problème. Dans ce cas particulier, une directive présente un mécanisme approprié de mise en œuvre pour les parties concernées.

- **Incidence budgétaire**

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

¹⁵ Seuls les États membres devant augmenter leurs taux en raison du nouveau taux minimum procéderont à cette augmentation et se maintiendront à un niveau proche du minimum.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ainsi que la coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93,

vu la proposition de la Commission¹⁶,

vu l'avis du Parlement européen¹⁷,

vu l'avis du comité économique et social européen¹⁸,

considérant ce qui suit:

- (1) Le livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»¹⁹, affirme que l'harmonisation des taux de taxation nationaux appliqués au gazole utilisé à des fins professionnelles améliorerait la viabilité du transport routier.
- (2) Dans la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent – Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne²⁰, la Commission a indiqué que la politique des transports poursuit l'objectif de réduire les émissions de CO₂ et a souligné que les engagements internationaux en matière d'environnement, dont ceux contractés en vertu du protocole de Kyoto, doivent être intégrés dans la politique des transports. Des considérations similaires s'appliquent à la politique fiscale en matière de transports.
- (3) La directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité²¹ détermine le cadre de la taxation des carburants. Elle permet le découplage des dispositions fiscales

¹⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁹ COM(2001) 370.

²⁰ COM(2006) 314.

²¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/75/CE (JO L 157 du 30.4.2004, p. 100).

applicables aux carburants utilisés à des fins professionnelles et à d'autres fins, dans certaines conditions.

- (4) Alors que le carburant représente une grande proportion des coûts d'exploitation d'une entreprise de transport routier, de grandes divergences peuvent être observées entre les niveaux de taxation appliqués au gazole par les États membres. Ces divergences donnent lieu à un tourisme à la pompe/fiscal et à des distorsions de concurrence. Le rapprochement accru au niveau communautaire du taux de taxation applicable au gazole professionnel répondrait d'une manière efficace au problème de la concurrence déloyale et aboutirait en définitive à un meilleur au fonctionnement du marché intérieur et à une réduction des dommages environnementaux.
- (5) L'étude d'impact effectuée par la Commission a montré que la meilleure façon de rapprocher davantage les niveaux de taxation du gazole professionnel consiste en une augmentation du niveau minimal pour le gazole professionnel, étant donné que cela permet à la fois une réduction des distorsions de compétition, du tourisme à la pompe qui en résulte ainsi que de la consommation globale. Il convient dès lors de prévoir qu'à partir de 2012, le taux minimal de taxation soit égal au niveau minimal de taxation applicable à l'essence sans plomb, afin de refléter le fait que ces deux carburants portent préjudice d'une manière similaire à l'environnement. À partir de 2014, il y a lieu que le taux minimal soit de 380 EUR pour 1000 litres, afin de contribuer à maintenir le taux minimum constant en valeur réelle et de continuer à réduire les distorsions de concurrence et les dommages environnementaux.
- (6) D'un point de vue environnemental, il convient à ce stade de fixer les mêmes niveaux minimaux de taxation pour l'essence sans plomb et le gazole. Il n'existe pas de raison valable de fixer les niveaux de taxation nationaux pour le gazole non professionnel et l'essence sans plomb en dessous du niveau national applicable au gazole professionnel. Pour les États membres qui différencient entre l'utilisation professionnelle et non professionnelle du gazole utilisé comme carburant, il doit dès lors être précisé que le niveau de taxation national du gazole non professionnel utilisé comme carburant ne doit pas être inférieur au niveau national appliqué par cet État membre au gazole professionnel. La même relation doit s'appliquer entre l'essence sans plomb et le gazole professionnel utilisé comme carburant.
- (7) Certains États membres se sont vus accorder des périodes transitoires en vue de s'adapter sans heurts aux niveaux de taxation fixés par la directive 2003/96/CE. Pour les mêmes raisons, ces périodes transitoires doivent être complétées au regard de cette directive.
- (8) Dans la mesure où la présente directive affecte les niveaux de taxation dans les États membres et, en conséquence, les mesures d'aide d'État existantes, cette directive ne libère pas les États membres de l'obligation, si nécessaire, d'ajuster leurs mesures nationales et de notifier le changement à la Commission, conformément à la réglementation en matière d'aides d'État.
- (9) La différenciation entre les taux professionnel et non professionnel de gazole devrait être mise en œuvre par un système de remboursement, qui ne doit pas être discriminatoire. Les règles communes régissant ce système devraient être déterminées au niveau communautaire, en particulier en ce qui concerne les procédures de remboursement transfrontalières.

- (10) La possibilité pour les États membres d'appliquer un taux réduit au gazole utilisé à des fins professionnelles en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, à condition qu'ils appliquent ou introduisent un système de redevances routières qui se traduise par une pression fiscale globale reste à peu près équivalente, doit être étendue. À cette fin et au vu de l'expérience passée, il convient de supprimer la condition selon laquelle le niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant doit être au moins deux fois plus élevé que le niveau minimum de taxation applicable au 1^{er} janvier 2004.
- (11) Étant donné que les objectifs de la mesure proposée, à savoir le rapprochement accru de la taxation applicable au gazole professionnel, afin de réduire les graves distorsions de concurrence qui touchent les marchés du transport routier, en vue de mieux atteindre les objectifs de la politique commune des transports et d'assurer une meilleure protection de l'environnement, ne peuvent pas être atteints de manière satisfaisante par les États membres et peuvent de ce fait, de par leur dimension européenne, être mieux atteints au niveau communautaire, la Communauté peut adopter les mesures, en conformité avec le principe de subsidiarité tel que défini à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel que défini à cet article, la présente directive ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (12) La directive 2003/96/CE devrait donc être modifiée comme suit,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article 1

La directive 2003/96/CE est modifiée comme suit :

- (1) L'article 7 est modifié comme suit :

(a) Les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant :

"1. À partir du 1^{er} janvier 2004, du 1^{er} janvier 2010, du 1^{er} janvier 2012 et du 1^{er} janvier 2014, les niveaux minimaux de taxation applicables aux carburants sont fixés conformément à l'annexe I, tableau A.

2. Les États membres peuvent établir une différence entre le gazole à usage professionnel et le gazole à usage privé utilisé comme carburant, à condition que les niveaux minimaux communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage professionnel utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003.

Les niveaux nationaux de taxation applicables dans un État membre au gazole non professionnel et à l'essence sans plomb utilisés comme carburants n'est pas inférieur au niveau national appliqué par cet État membre au gazole professionnel."

(b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

"4. Les États membres qui appliquent ou introduisent un système de redevances routières pour les véhicules à moteur utilisant du gazole professionnel au sens du

paragraphe 3, peuvent appliquer un taux réduit à ce gazole qui soit situé en dessous du niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, dès lors que la pression fiscale globale reste à peu près équivalente, et que le niveau minimal communautaire applicable au gazole professionnel soit respecté."

(c) Le paragraphe 5 suivant est ajouté :

"5. Les États membres font en sorte que les niveaux différenciés de taxation du gazole professionnel et non professionnel soient mis en œuvre par un mécanisme de remboursement non discriminatoire. Ce mécanisme doit assurer que les opérateurs de tous les États membres ont accès au remboursement à des conditions qui soient égales, transparentes et simples d'un point de vue administratif.

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

(2) L'article 18 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) L'article 18 bis est modifié comme suit :

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

"La République de Lettonie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants au nouveau minimum de 302 euros par 1000 litres, jusqu'au 1^{er} janvier 2013 pour parvenir à 330 euros et, pour le gazole utilisé comme carburant, jusqu'au 1^{er} janvier 2015 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour parvenir à 380 euros."

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

"La République de Lituanie peut appliquer une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2011 pour adapter son niveau national de taxation du gazole et du pétrole lampant utilisés comme carburants au nouveau minimum de 302 euros par 1000 litres, jusqu'au 1^{er} janvier 2013 pour parvenir à 330 euros et, pour le gazole utilisé comme carburant, jusqu'au 1^{er} janvier 2015 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour parvenir à 380 euros."

(c) Dans le paragraphe 9, deuxième sous-paragraphe, la première phrase est remplacée par le texte suivant :

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

- (4) L'article 18 quater suivant est ajouté :

"Article 18 quater

Sans préjudice des dérogations de l'article 7 du traité relatif à l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne. Ces États membres peuvent appliquer une période transitoire supplémentaire pour le gazole utilisé comme carburant jusqu'au 1^{er} janvier 2015 pour parvenir à 359 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour parvenir à 380 euros."

- (5) À l'annexe I, tableau A, les lignes concernant l'essence sans plomb et le gazole sont remplacées par les suivantes:

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

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2007. Ils doivent communiquer immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions et le tableau de correspondance entre ces provisions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres doivent communiquer à la Commission le texte des principales dispositions de la législation nationale qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président