

N° 665

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 juin 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*présentée au nom de la commission des affaires européennes (1), en application de l'article 73 quater du Règlement, sur la **taxation des produits énergétiques et de l'électricité**,*

PRÉSENTÉE

Par Mme Bernadette BOURZAI,

Sénatrice

(Envoyée à la commission des finances.)

(1) Cette commission est composée de : M. Simon Sutour, *président* ; MM. Alain Bertrand, Michel Billout, Jean Bizet, Mme Bernadette Bourzai, M. Jean-Paul Emorine, Mme Fabienne Keller, M. Philippe Leroy, Mme Catherine Morin-Desailly, MM. Georges Patient, Roland Ries, *vice-présidents* ; MM. Christophe Béchu, André Gattolin, Richard Yung, *secrétaires* ; MM. Nicolas Alfonsi, Dominique Bailly, Pierre Bernard-Reymond, Éric Bocquet, Mme Françoise Boog, Yannick Botrel, Gérard César, Mme Karine Claireaux, MM. Robert del Picchia, Michel Delebarre, Yann Gaillard, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Jean-François Humbert, Mme Sophie Joissains, MM. Jean-René Lecerf, Jean-Jacques Lozach, Mme Colette Mélot, MM. Aymeri de Montesquiou, Bernard Piras, Alain Richard, Mme Catherine Tasca.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Commission européenne a présenté le 13 avril 2011 une proposition de directive visant à modifier les règles de la taxation de l'énergie dans l'Union européenne. L'objectif de la Commission est de réformer le cadre existant de la taxation afin de corriger les déséquilibres actuels – existant d'une énergie à l'autre et d'un pays à l'autre – et de mieux prendre en considération le contenu énergétique des produits et les émissions de CO₂ qu'ils entraînent.

Selon ce projet, la taxe serait scindée en deux composantes qui ensemble détermineraient le taux global auquel un produit énergétique serait taxé. La Commission souhaite en effet encourager l'efficacité énergétique et la consommation de produits plus respectueux de l'environnement tout en évitant les distorsions de concurrence sur le marché intérieur.

I - LE CADRE EXISTANT ET LES RAISONS D'UNE RÉFORME

A/ Un contexte transformé

Actuellement, la taxation de l'énergie est régie par la directive de 2003 qui a déjà élargi le champ d'application du régime de taux minimum pour l'énergie à tous les produits énergétiques (dont le charbon, le gaz naturel et l'électricité). Cette directive de 2003 permet de taxer les produits énergétiques seulement s'ils sont utilisés comme combustible ou carburant. L'électricité est hors du champ de la directive quand elle est utilisée pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques.

Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits énergétiques et à l'électricité aujourd'hui ne peuvent

être inférieurs aux niveaux minima prévus par la directive. La taxe se calcule au volume ou au poids, le cas échéant.

Depuis l'adoption de cette directive sur la taxation de l'énergie, le cadre d'action dans lequel elle s'exerce a fortement évolué sous l'influence des progrès technologiques, mais aussi grâce à la prise de conscience plus aigüe de la nécessité d'œuvrer en faveur de la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

Il s'en est suivi dans le domaine de la consommation de l'énergie et de la lutte contre le changement climatique, des objectifs ambitieux qui ont été définis pour la période allant jusqu'à 2020 (Paquet « Énergie et climat » adopté en 2009). La taxation de l'énergie constitue l'un des instruments dont disposent les États membres pour atteindre les objectifs fixés à la fois par ce paquet et par le Protocole de Kyoto.

Traditionnellement, la taxation de l'énergie répond à plusieurs objectifs, outre celui non négligeable de générer des recettes pour l'État, mais aujourd'hui il s'agit surtout d'inciter les consommateurs à utiliser l'énergie de manière plus efficace et à recourir à des sources d'énergie plus propres afin de lutter contre la pollution et contre son corollaire, le réchauffement climatique.

Il faut reconnaître d'emblée que ce projet de directive contient en germe une augmentation générale du coût de l'énergie pour les ménages comme pour les entreprises. C'est pourquoi le projet avance très lentement.

Enfin on rappellera que s'agissant de fiscalité, l'unanimité au sein du Conseil est nécessaire.

B/ Les objectifs poursuivis

Les objectifs essentiels de cette réforme sont au nombre de trois :

1 – garantir un traitement fiscal cohérent des différentes sources d'énergie afin d'assurer une réelle égalité de traitement des consommateurs d'énergie, indépendamment de la source utilisée, ce qui passe par un alignement des taux pour les produits soumis à un même usage ;

2 – mettre en place un cadre adapté pour la taxation des énergies renouvelables ;

3 – mettre en place un cadre pour la taxation du CO₂ afin de compléter le signal de prix lié au carbone, signal existant déjà au

titre du *système communautaire d'échange de quotas d'émission* de l'Union Européenne (« SCEQE »), tout en évitant les chevauchements des deux instruments.

On rappellera que l'Union a mis en place un système d'autorisation d'émission de gaz à effet de serre répondant à une régulation annuelle par quota. Il s'agit d'un mécanisme de droits d'émission de CO₂ mis en œuvre par le Protocole de Kyoto visant à réduire l'émission globale de CO₂ et à atteindre les objectifs fixés pour l'Union au sein dudit Protocole. Il crée une limitation des gaz à émettre et un marché du carbone permettant à chaque entreprise d'acheter ou de vendre son « *droit à polluer* ». Les entreprises qui font des efforts et qui restent en deçà de leurs plafonds sont ainsi récompensées et les autres qui ont dépassé leurs plafonds d'émission doivent acheter des quotas supplémentaires auprès des entreprises plus vertueuses et sont en conséquence pénalisées financièrement.

Or le mécanisme ne fonctionne pas dans l'intérêt du climat. On voit que les entreprises achètent en masse des droits d'émission lorsque les prix du CO₂ sont bas - ce qui est le cas aujourd'hui -, et qu'elles les stockent pour les utiliser plus tard ou les vendent en partie lorsque les prix remontent. Il s'agit d'un commerce de CO₂ indépendant du climat mais lié à la conjoncture économique.

C/ La nécessité d'une réforme

Aujourd'hui, le projet de directive vise à adapter la taxation de l'énergie à ce nouveau contexte environnemental et à renforcer la cohérence fiscale en matière de taxation de l'énergie sur l'ensemble du territoire de l'Union, tout évitant la « double peine » pour les entreprises déjà concernées par le régime d'échange des quotas.

Premièrement, on sait qu'actuellement, les niveaux minimaux de taxation varient considérablement d'un produit à l'autre ; certains produits sont favorisés par rapport à d'autres, le traitement le plus favorable étant réservé, contre toute attente, au charbon.

Deuxièmement, il n'y a pas actuellement de lien adéquat entre le signal de prix donné par les niveaux minimaux de taxation fixés par la directive de 2003 et la nécessité de lutter contre le changement climatique. Les dispositions de l'actuelle directive ne permettent pas d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur

dans les cas où les États membres recourent à la taxation liée au CO₂ pour réduire les émissions de gaz.

En outre, actuellement les biocarburants sont taxés comme les produits énergétiques fossiles équivalents et peuvent éventuellement être exonérés sous le contrôle des règles des aides d'État. Avec la nouvelle directive, les biocarburants pourront être taxés comme les autres carburants, c'est-à-dire en fonction de leur contenu énergétique, mais la composante CO₂ de la taxe ne s'appliquera pas.

Quant aux carburants alternatifs (GPL/CNG), les taux qui les concernent aujourd'hui sont considérablement plus bas que pour les autres carburants et il est même possible de les exonérer. Avec la nouvelle directive, leur taxation s'alignerait sur celle des autres carburants mais pourrait prendre en compte leur contenu énergétique.

Selon la Commission, il ne semble pas utile d'encourager leur consommation puisque leur promotion bloquerait le développement de technologies innovantes plus propres.

Troisièmement, bien que les combustibles et carburants provenant de sources renouvelables représentent une part de marché croissante, leur traitement fiscal au titre de l'actuelle directive se fonde toujours sur des règles définies à une époque où ils étaient des produits encore rares, sans grande importance sur le marché.

De plus, le contenu énergétique plus faible de ces produits n'est pas pris en compte, ce qui signifie que pour un taux de taxation identique, les taxes pesant sur ces produits sont proportionnellement plus lourdes que celles qui frappent les produits fossiles concurrents.

Quatrièmement, les taxes sur l'énergie sont actuellement prélevées de la même manière dans tous les cas, que la limitation des émissions de CO₂ soit assurée ou non par le SCEQE. Il s'ensuit que les mécanismes destinés à limiter ces émissions prévus par la législation de l'Union peuvent se chevaucher ou faire totalement défaut.

II - LA RÉFORME PROPOSÉE

A/ La réforme proposée s'appuie sur le principe d'une double taxation

La proposition du Conseil envisage l'introduction d'une distinction explicite entre :

– la taxation de l'énergie **spécifiquement liée aux émissions de CO₂** résultant de la consommation des produits consommés (taxation du CO₂)

– la taxation de l'énergie **fondée sur le contenu énergétique** des produits (taxation générale de la consommation d'énergie).

La taxation liée au CO₂ se fonderait sur l'émission de CO₂ tandis que la taxation générale de la consommation d'énergie se fonderait sur le pouvoir énergétique ou calorifique.

B/ Le principe absolu de la taxation du CO₂ sauf pour les entreprises déjà concernées par le régime des quotas (SCEQE)

La proposition de directive prévoit l'extension, pour la taxation liée au CO₂, du champ d'application de la directive de 2003 aux autres produits énergétiques, tout en ménageant une exonération obligatoire de la taxation liée au CO₂ pour les activités couvertes par le système d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Ainsi, les installations industrielles seraient toutes soumises à la taxation de la « partie CO₂ », sauf celles déjà soumises au régime des quotas, c'est-à-dire les grandes installations industrielles et les installations énergétiques déjà répertoriées qui participent à la lutte contre les émissions de CO₂ à travers le SCEQE.

C/ Une augmentation sensible de la taxation de l'énergie

Le projet révisé les niveaux minimaux de taxation moyennant des périodes transitoires (20 euros pour la tonne de CO₂, 9,6 euros par gigajoule utilisé comme carburant et 0,15 euros par gigajoule utilisé comme combustible).

D/ Le principe de la proportionnalité de la taxation des carburants

Le projet impose l'obligation pour les États membres de reproduire dans leurs niveaux de taxation nationaux le rapport qui existe entre les niveaux minimaux de taxation fixés dans la

directive pour les différentes sources d'énergie. Il s'agit de garantir que le traitement cohérent des différentes sources d'énergie s'applique également en ce qui concerne les niveaux de taxation fixés à l'échelon national. Pour les carburants, une période de transition sera nécessaire.

E/ Le principe de l'égalité de la taxation des carburants

Est envisagée la suppression de la possibilité pour les États membres d'opérer une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant. Cette possibilité n'est plus jugée compatible avec l'exigence d'améliorer l'efficacité énergétique et la nécessité de limiter l'incidence croissante du transport sur la dégradation de l'environnement.

F/ La fin de la distinction entre usages commerciaux et usages privés

Dans un souci de simplification, il est proposé de mettre fin à la distinction actuelle entre les usages commerciaux et privés des produits énergétiques utilisés pour la production de chaleur et d'électricité.

G/ Une exception pour la production d'électricité destinée aux bateaux

Il est prévu de ne plus exonérer de manière systématique les produits énergétiques servant à la production d'électricité à bord des bateaux, mais d'exonérer pour huit ans l'utilisation, dans les ports, de l'électricité produite sur le littoral et fournie aux bateaux, et ce pour encourager cette pratique.

H/ Un crédit d'impôt pour le secteur le plus exposé au risque de fuite de carbone

Un crédit d'impôt est prévu en ce qui concerne la taxation liée au CO₂ pour les installations des secteurs et sous-secteurs qui sont considérés comme exposés à un risque important de « fuite de carbone ». Par « fuite de carbone », il faut entendre l'augmentation des émissions mondiales de gaz à effet de serre imputable aux délocalisations de production en dehors de l'Union décidées en raison de l'impossibilité pour les entreprises concernées de répercuter les augmentations de coût induites par le régime des quotas, ou toute autre forme de taxation du CO₂, sur leurs clients, sans subir d'importantes pertes de parts de marché au profit de concurrents de pays tiers hors du champ du régime des quotas ou

ne taxant pas les émissions de CO₂. Dans le système actuel, toute réduction d'émission de carbone ou taxation de cette émission dans un pays engagé dans la lutte contre ces émissions entraîne une augmentation de l'émission de carbone dans les pays non réglementés ou du moins un avantage comparatif immédiat au profit de ces pays non réglementés. C'est pourquoi, pour rétablir une juste concurrence entre pollueurs libres et pollueurs réglementés, des mesures transitoires s'imposeront qui passeront par le crédit d'impôt.

*

Il est important de retenir que cette proposition de réforme conduit à appliquer à chaque produit utilisé à un même usage – soit carburant soit combustible – les mêmes taux de taxation pour la part « CO₂ » et la part « énergie » lorsque la directive fixe des minima de taxation identiques pour ces produits (alignement des taux pour les produits soumis à un même usage). En France, cela conduirait par exemple à faire converger rapidement les niveaux de taxation de l'essence et du gazole.

En outre, le projet de directive limite les possibilités de réduction des taux et d'exonération à la seule « partie énergie » de la taxe. La part liée au contenu carbone serait supportée de manière universelle et absolue par tous les acteurs économiques y compris dans l'agriculture ou dans l'industrie non couverte par le régime des quotas introduit par le régime des quotas. Cette particularité met en lumière le fait que ce projet relève du principe de la fiscalité incitative.

III - LA POSITION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS

Le Gouvernement s'est dit très favorable à l'adoption d'une nouvelle directive permettant de taxer non seulement l'énergie mais également le CO₂ émis.

Le Gouvernement soutient la convergence gazole-essence, mais moyennant d'importants aménagements en termes de délai pour les carburants ; il a également soutenu l'aménagement du régime des biocarburants tel qu'il est prévu par le projet avec la possibilité d'une exonération jusqu'en 2023.

Cependant, le Gouvernement a exprimé son inquiétude en soulevant les trois points suivants :

1. La France a souhaité qu'il y ait des aménagements ou des mesures d'accompagnement pour les secteurs qui seraient fortement affectés par la réforme : agriculture, taxis, entreprises « hors champ »...

2. La directive de 2003 permet d'appliquer un taux réduit sur le gazole utilisé par les professionnels pour le transport par route de marchandises ou de personnes. Actuellement, la France opère un remboursement au profit des entreprises de transport routier et des autocaristes. Or la nouvelle directive supprimerait totalement le mécanisme propre au gazole professionnel. La France s'y oppose.

3. La proposition de directive prévoit que seules sont admises les variations de taux décidées par l'échelon régional dans la limite de 15 %. La France s'y oppose, car la France veut préserver la liberté d'administration des collectivités locales.

En clair, la France s'oppose à la suppression du gazole professionnel, souhaite conserver le taux réduit pour les taxis et protéger le secteur agricole, considère la modulation régionale comme insuffisante et exige des périodes de transition « suffisamment longues ».

IV – L'ÉTAT DE LA NÉGOCIATION

On remarquera d'abord que tous les États membres n'abordent pas la négociation sur un pied d'égalité parce que les États du Nord de l'Europe, et la Suède en particulier mais aussi l'Allemagne, sont déjà bien avancés dans le domaine de la taxation du carbone par rapport au reste de l'Europe, parce que certains États membres, comme la Pologne, souhaitent conserver le charbon peu cher et peu taxé qui alimente leurs centrales thermiques et éviter de dépendre d'avantage du gaz russe, parce qu'enfin la France et la Belgique font figure de retardataires dans la taxation du carbone.

On ne sera pas surpris que la négociation se révèle très difficile, car une forte opposition au projet s'est manifestée dès le début des négociations, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Pologne, les Pays-Bas et le Luxembourg étant en effet hostiles à la restructuration de la taxe en deux composantes.

Sur la question du gazole professionnel, la France peut compter sur le soutien de l'Italie, de la Belgique, du Luxembourg et

de l'Espagne, mais diverge avec l'Allemagne qui s'y oppose. L'Italie soutient également le taux réduit pour les chauffeurs de taxi.

La modulation infrarégionale des taux recueille le soutien de la France et de l'Espagne, mais la Belgique et l'Italie s'y opposent. La Belgique, l'Italie, la Lituanie, le Portugal et l'Espagne se sont exprimés en faveur d'un régime d'exonération pour le secteur agricole, mais se heurtent à l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Slovaquie, la Slovénie et à la Suède.

Cette situation a pour conséquence que le texte sur lequel on travaille désormais est un compromis très éloigné du texte initial. Premièrement, la part carbone est devenue facultative, vidant ainsi le projet de directive de sa mesure phare. Deuxièmement, le principe de proportionnalité a été supprimé. Troisièmement, le gazole professionnel a été réintroduit ainsi qu'une mesure de sauvegarde pour les taxis.

Restent en discussion le niveau des taux applicables, l'abaissement du taux réduit jusqu'à zéro pour le secteur agricole, la possibilité d'un traitement différencié pour les biocarburants durables, l'articulation de la taxation des entreprises grandes consommatrices d'énergie, du système ETS et de la double composante de la taxe. Enfin la modulation régionale devrait encore faire l'objet d'une discussion approfondie.

Il faut donc reconnaître qu'à ce stade des négociations, le projet de directive a complètement été modifié et, en conséquence, il a été vidé de ses objectifs initiaux. En effet, les États membres, pourtant très favorables à une « fiscalité écologique », ont craint, pour la plupart, que ce projet, qui allait renchérir le coût de l'énergie, ait pour conséquences néfastes une perte de compétitivité de l'Europe, une fragilisation, voire une disparition des secteurs économiques particulièrement dépendants du coût de l'énergie, une complication accrue du traitement social de la « précarité énergétique », et enfin un manque de visibilité sur les conséquences de la taxation des énergies renouvelables en quête d'investissements.

Un consensus pourrait se dégager sur le principe du « signal-prix » et sur l'idée de base que quelle que soit la structure de taxation de l'énergie adoptée, cette taxation doit respecter le signal-prix, c'est-à-dire l'idée qu'il faut que le consommateur sache, grâce au prix dont il s'acquitte et quelle que soit l'énergie qu'il utilise, le niveau d'empreinte carbone qu'il laisse sur l'environnement, selon le principe que les prix sont faits pour refléter l'ensemble des coûts dont celui sur l'environnement.

Mais l'introduction de ce type de taxation entraîne dans un premier temps une augmentation du coût de l'énergie qui devrait être compensée par des baisses proportionnées des autres prélèvements obligatoires. En effet, en cas d'augmentation importante du coût de l'énergie, la voie la plus raisonnable consisterait à d'opter en faveur de la compensation plutôt qu'en faveur de l'exonération des ménages et des secteurs d'activités menacés par cette augmentation, sur le modèle de ce qui existe en Suède¹ où la mise en place des taxes sur l'énergie et le carbone est allée de pair avec une réforme générale du système des prélèvements et des prestations compensatoires.

Pour ces raisons, votre commission des Affaires européennes a conclu au dépôt de la proposition de résolution européenne qui suit :

¹ *L'exemple de la Suède est particulièrement éloquent. La modification de la structure de la fiscalité suédoise en 1991, par l'introduction d'une taxe carbone couplée à la diminution de moitié de la fiscalité existante sur l'énergie, et par la baisse de la fiscalité sur le travail et de l'impôt sur le revenu, a permis d'améliorer la situation économique à court terme, sans impacter outre mesure le pouvoir d'achat des ménages les plus vulnérables ni la compétitivité des entreprises. Entre 1990 et 2007, alors que les émissions de CO2 diminuaient de 9 %, la Suède connaissait une croissance annuelle moyenne de plus de 3 %. Dans le contexte actuel de récession, l'enjeu est de démontrer que l'introduction d'une taxe carbone au sein d'une réforme fiscale équitable permettrait de recréer rapidement de la valeur économique et de la cohésion sociale.*

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité [COM (2011) 169],
- ④ Considérant qu'il est nécessaire de s'inscrire dans la stratégie de 2020 en réduisant de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, de porter à 20 % la proportion d'énergie consommée d'origine renouvelable et d'atteindre une efficacité énergétique de 20 % et de se préparer aux nouvelles propositions de la Commission dans son paquet climat-énergie 2030 qui propose de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030,
- ⑤ Considérant que la fiscalité sur les produits énergétiques et l'électricité est, parmi d'autres, l'un des instruments permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'améliorer l'efficacité énergétique, en favorisant les économies d'énergie,
- ⑥ Considérant par conséquent que le principe d'une taxation des produits énergétiques et de l'électricité selon deux critères objectifs, l'un relatif aux émissions de CO₂, l'autre relatif à leur contenu énergétique et par conséquent à la quantité d'énergie consommée, peut représenter un progrès par rapport aux niveaux actuels de taxation à la quantité d'un produit, sans tenir compte de ses capacités énergétiques ni de son contenu intrinsèques,
- ⑦ Considérant également que la taxation au même niveau des produits ayant le même usage, conforme au principe de neutralité fiscale, est tout autant justifié,

- ⑧ Considérant cependant que sont aujourd'hui très mal mesurés les effets qu'une telle réforme entraînerait sur les prix, tant pour les ménages que pour certains secteurs économiques, dont la compétitivité et la pérennité en Europe seraient menacées en l'absence de mesures adaptées,
- ⑨ Estime qu'il convient de modifier les règles de taxation de l'énergie afin d'encourager l'efficacité énergétique et la consommation de produits plus respectueux de l'environnement mais que deux écueils majeurs doivent cependant être évités : premièrement que le renchérissement de l'énergie entraîne des distorsions de concurrence entre les États membres et entre l'Union européenne et le reste du monde, et deuxièmement, que ce renchérissement rende plus sensible encore la précarité énergétique ;
- ⑩ Fait valoir que, quelle que soit la structure de taxation de l'énergie adoptée, cette taxation doit respecter le signal-prix, c'est-à-dire qu'il faut que le consommateur sache, grâce au prix et avec exactitude, quelle que soit l'énergie qu'il utilise, le niveau d'empreinte carbone qu'il laisse sur l'environnement, selon le principe que les prix sont faits pour refléter l'ensemble des coûts et en conséquence, le coût environnemental ;
- ⑪ Considère que l'augmentation annoncée du coût de l'énergie et de sa taxation doit être compensée par des baisses proportionnées des autres prélèvements obligatoires ;
- ⑫ Souligne que d'une manière générale, il conviendrait, en cas d'augmentation importante du coût de l'énergie, d'opter en faveur de la compensation plutôt que de l'exonération des ménages et des secteurs d'activités qui seraient menacés par cette augmentation, sur le modèle de ce qui existe en Suède où la mise en place des taxes sur l'énergie et le carbone est allée de pair avec une réforme générale du système des prélèvements et des prestations compensatoires ;
- ⑬ Estime que plus le prix de l'énergie se rapprochera de son coût véritable comprenant donc le coût environnemental, meilleur sera le signal envoyé aux entreprises et aux ménages de manière à les inciter à des gains accrus d'efficacité et d'innovation ;
- ⑭ Souhaite que le Gouvernement, tant que les principes énoncés plus haut ne sont pas respectés, veille au maintien du régime

particulier des transports locaux de passagers existant au profit des taxis ;

- ⑮ Souhaite également que le Gouvernement, tant que ces mêmes principes ne sont pas respectés, veille au respect de la libre administration des collectivités territoriales pour la taxation locale de l'électricité comme pour la différenciation régionale de la Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques et soutient le Gouvernement dans sa demande du maintien de la dérogation existant en matière de modulation régionale de la taxation des carburants jusqu'à fin 2016 ;
- ⑯ Souligne qu'en tout état de cause, la directive révisée devra mentionner explicitement que, dès lors que les minima sont respectés, il reste loisible aux États membres de moduler ces taxes à un niveau infranational, de faire voter leur tarif et de les faire percevoir par leurs collectivités territoriales ;
- ⑰ Demande au Gouvernement d'empêcher la création d'une distorsion de concurrence pour le transport routier en maintenant la faculté de découplage de la taxation du gaz professionnel et du gaz particulier pendant une période de transition suffisamment longue ;
- ⑱ Demande au Gouvernement de mesurer les difficultés que risque de provoquer l'alignement tarifaire du gazole sur l'essence pour le secteur automobile ;
- ⑲ Réitère son inquiétude sur l'incertitude des aménagements obtenus afin de reconnaître la spécificité du secteur agricole et celle du secteur de la pêche ;
- ⑳ Recommande au Gouvernement d'exercer la plus grande vigilance afin de s'assurer que des mécanismes adéquats sont mis en place pour les « entreprises électro-intensives » ;
- ㉑ Appelle le Gouvernement à exiger toutes les garanties nécessaires, en termes de périodes transitoires, avant la mise en œuvre d'un texte qui, certes, est bon dans ses intentions mais qui serait susceptible de remettre en cause les grands équilibres économiques et sociaux dans le cas d'une application trop rapide et trop peu différenciée.