

La fiscalité des carburants – accises essence/diesel

Jacques Baveye

(Service d'études - SPF Finances)

Prolibic Workshop – 18 septembre 2012

1

Plan de l'exposé

- Introduction
- Révision de la directive sur la taxation de l'énergie
- Eléments d'appréciation
- Conclusions et questions

2

Introduction(1)

- Taux d'accise au 1/9/2012 (€/1000l):
 - Essence sans plomb
 - Non mélangée: 613,57
 - Avec bioéthanol: 570,62
 - Diesel (S ≤ 10mg/kg)
 - Non mélangé: 427,69
 - Avec EMAG: 406,30
 - Diesel professionnel
 - Non mélangé: 351,39
 - Avec EMAG: 330,00
- Historique
- Comparaison internationale

3

Introduction(2)

- Recettes 2011 (millions d'€):
 - Essence sans plomb:
 - Non mélangée: 67,5
 - Avec bioéthanol: 889,9
 - Diesel:
 - Non mélangé: 293,6
 - Avec EMAG: 3128,5
 - Diesel professionnel:
 - Remboursements: - 80,5

4

Révision de la directive sur la taxation de l'énergie (2003/96/CE)

- Proposition de la Commission européenne
- Accueil
- Proposition de la présidence cyprïote

5

Proposition de la Commission européenne

- Faite en avril 2011
- Objectif: rendre la taxation de l'énergie plus cohérente avec les objectifs de politique climatique et énergétique:
 - Paquet énergie-climat (2008)
 - Stratégie « Europe 2020 »

6

Principaux éléments(1)

- Taux minima scindés en deux parties:
 - Taxation liée au CO₂:
 - 20 €/tCO₂
 - sauf biocarburants et électricité
 - Taxation générale de la consommation d'énergie:
 - Fondée sur le contenu énergétique exprimé en GJ
 - Carburants: taux variable selon le produit, mais 9,6 €/GJ pour tous en 2018
 - Utilisations industrielles et commerciales: 0,15 €/GJ
 - Combustibles et électricité: 0,15 €/GJ

7

Principaux éléments(2)

- Principe de proportionnalité: les EM doivent appliquer des niveaux de taxation identiques aux produits qui ont le même usage
- Complémentarité avec le Système d'échange de quotas d'émission (« ETS »)
- Adaptation automatique des taux minima
- Agriculture
 - Taxe CO₂: possibilité de crédit si risque de fuite de carbone (rapport de COM attendu)
 - Taxe générale: exemption liée à une contrepartie (mesures équivalentes en termes d'efficacité énergétique) – notion laissée aux EM

8

Essence/diesel

- Taux minimum de la taxe générale sur l'essence fixé à 9,6 €/GJ
- Augmentation progressive du taux minimum de la taxe générale sur le diesel:
 - 1^{er} janvier 2013: 8,2 €/GJ
 - 1^{er} janvier 2015: 8,8 €/GJ
 - 1^{er} janvier 2018: 9,6 €/GJ
- Principe de proportionnalité: seulement à partir de janvier 2023 pour les carburants
- Suppression de la possibilité d'appliquer un taux réduit au diesel professionnel
- Diesel utilisé par les tracteurs agricoles: maintien des possibilités d'exonération/réduction

9

Autres carburants

- LPG
 - Taxe générale: alignement progressif du taux minimum sur celui des autres carburants
 - les EM peuvent continuer à appliquer exemption/réduction jusqu'au 1^{er} janvier 2023
- Biocarburants
 - Pas de taxe CO₂
 - Taxe générale: les EM peuvent continuer à appliquer exemption/réduction jusqu'au 1^{er} janvier 2023

10

Impact en Belgique(1)

- Taux minima par rapport aux taux belges (€/GJ):
dont taxe CO₂: essence: 1,29; diesel: 1,41

	1/9/2012	1/1/2013	1/1/2015	1/1/2018
Essence (7% bio)	17,73	10,22	10,22	10,22
Diesel (5% EMAG)	11,23	9,20	9,77	10,53
Diesel profes.	9,12	9,20	9,77	10,53

Impact en Belgique(2)

- Principe de proportionnalité :
 - A partir de 2023 seulement pour les carburants
 - Hausse importante de la taxation du diesel et du diesel professionnel
 - Baisse éventuelle de la taxation de l'essence

Accueil de la proposition(1)

- Par les Etats membres
 - Opposition de certains EM (DE, UK, PL)
 - À l'introduction de la composante CO₂
 - Au principe de proportionnalité
 - Belgique
 - Soutien global
 - Points sensibles:
 - Suppression du diesel professionnel
 - Agriculture
- Rejet par le Parlement européen (en avril 2012)
 - En raison de la hausse de la fiscalité sur le diesel
 - Avis purement consultatif mais politiquement important

13

Accueil(2)

- Proposition de la présidence cyprite (juillet 2012)
 - Calcul des taux minima sur base du CO₂ et du contenu énergétique
 - Mais les EM pourraient exprimer leurs niveaux de taxation comme une taxe unique
 - Abandon du principe de proportionnalité
 - Réintroduction du diesel professionnel
 - Pas plus de x% sous le taux national de taxation du diesel
 - Le minimum communautaire doit être respecté
 - Le taux ne peut pas dépasser celui en vigueur au 31/12/2012

14

Eléments d'appréciation

- Optique économique
- Les taxes ont deux fonctions:
 - Procurer des revenus à l'Etat
 - Corriger les prix du marché en fonction des coûts externes

15

Procurer des revenus à l'Etat

- Principes d'efficience:
 - Ne pas taxer les biens intermédiaires
 - Expliquait la différence de taxation entre essence et diesel
 - Explique le taux moindre auquel est taxé actuellement le diesel professionnel
 - Taxer les biens substitués de la même façon
 - Voiture diesel et voiture à essence rendent un même service
 - Le *moteur* diesel est plus efficace (consommation moindre)
 - Le diesel doit donc être plus taxé que l'essence, par GJ et *a fortiori* par litre (densité plus élevée)
- Cette fonction est-elle encore d'actualité en Belgique?
 - *De facto* non, puisque les taxes sur le transport par route ne couvrent pas les coûts externes marginaux (sauf dans le cas de la voiture aux heures creuses)

16

Corriger les prix du marché en fonction des coûts externes

- Coûts externes marginaux par véhicule-km
- Le cas du diesel professionnel est traité après
- Emission de CO₂
 - Le diesel en émet plus que l'essence (par GJ)
 - Le moteur diesel est plus efficace
 - Au total, moins de CO₂/vkm dans le cas du diesel
- Emission de polluants locaux
 - Dépendent de la technologie du véhicule (norme EURO)
 - Globalement, coûts externes plus élevés pour la voiture diesel (particules et NO_x)
 - NB: l'impact dépend de la densité de population
- Congestion et accidents: coût identique
- Au total: coût externe par vkm plus élevé pour la voiture diesel

17

Conclusions et questions(1)

- Du point de vue de l'efficacité économique, le diesel devrait être plus taxé que l'essence (par GJ et *a fortiori* par litre)
- Proposition de la Commission : taxation identique (à partir de 2023). Un minimum acceptable.
- Dans la réalité, une moindre consommation de diesel passe par un changement de la composition du parc automobile
 - Or le prix du carburant n'est qu'un élément parmi d'autres intervenant dans les décisions d'achat
 - Une réforme de la TMC (modulation en fonction de l'écorescore) serait une mesure utile (NB: la TMC a été régionalisée le 1^{er} janvier 2002)

18

Conclusions et questions(2)

- Diesel professionnel
 - Introduction prévue en BE d'une tarification au km sur les camions, qui devrait intégrer les coûts externes liés aux émissions de polluants locaux et à la congestion
 - N'est-ce pas une raison pour maintenir le diesel professionnel ?

19

Conclusions et questions(3)

- Le problème des camionnettes
 - Des simulations ont montré qu'une augmentation des accises sur le diesel provoquerait une plus grande utilisation des camions (au détriment des camionnettes)
 - Comme la tarification au km sur les camions aura l'effet inverse, ne faudrait-il pas synchroniser les deux mesures?

20

Merci de votre attention