

# 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 CO<sub>2</sub>:
    - 20 €/tCO<sub>2</sub>
    - 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 CO<sub>2</sub>: 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<sup>er</sup> janvier 2013: 8,2 €/GJ
  - 1<sup>er</sup> janvier 2015: 8,8 €/GJ
  - 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2023
- Biocarburants
  - Pas de taxe CO<sub>2</sub>
  - Taxe générale: les EM peuvent continuer à appliquer exemption/réduction jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023

10

## Impact en Belgique(1)

- Taux minima par rapport aux taux belges (€/GJ):  
*dont taxe CO<sub>2</sub>: 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 CO<sub>2</sub>
    - 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>
  - Le diesel en émet plus que l'essence (par GJ)
  - Le moteur diesel est plus efficace
  - Au total, moins de CO<sub>2</sub>/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<sub>x</sub>)
  - 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<sup>er</sup> 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**