

Directives européennes traitant des Biocarburants

**DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 8 mai 2003
visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants
ou autres carburants renouvelables dans les transports**

**DIRECTIVE 2003/96/CE DU CONSEIL
du 27 octobre 2003
restructurant le cadre communautaire de taxation
des produits énergétiques et de l'électricité**

DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 8 mai 2003****visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil européen réuni à Göteborg les 15 et 16 juin 2001 est convenu d'une stratégie communautaire pour le développement durable, qui consiste en une série de mesures comprenant le développement des biocarburants.
- (2) Les ressources naturelles, dont l'article 174, paragraphe 1, du traité prévoit l'utilisation prudente et rationnelle, comprennent le pétrole, le gaz naturel et les combustibles solides, qui sont des sources d'énergie essentielles mais constituent aussi les principales sources d'émissions de dioxyde de carbone.
- (3) Il existe néanmoins tout un éventail de biomasse apte à produire des biocarburants à partir de produits d'origine agricole et sylvicole, ainsi qu'à partir de résidus et de déchets de la sylviculture et de l'industrie sylvicole et agroalimentaire.
- (4) Le secteur des transports, qui représente plus de 30 % de la consommation finale d'énergie dans la Communauté, est en expansion et cette tendance est appelée à se maintenir, conduisant à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone, et cette expansion sera plus forte, en pourcentage, dans les pays candidats après leur adhésion à l'Union européenne.
- (5) Le Livre blanc de la Commission sur «la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» part de l'hypothèse qu'entre 1990 et 2010, les émissions de CO₂ dues aux transports devraient augmenter de 50 % pour atteindre 1 113 millions de tonnes, le transport routier étant le principal responsable de cette situation dans la mesure où il contribue à raison de 84 % aux émissions de CO₂ imputables aux transports. Dans une perspective écologique, le Livre blanc demande dès lors de réduire la dépendance vis-à-vis du

pétrole (actuellement 98 %) dans le secteur des transports grâce à l'utilisation de carburants de substitution, comme les biocarburants.

- (6) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports fait partie des mesures requises pour respecter le protocole de Kyoto et de tout un ensemble de mesures destiné à répondre à des engagements ultérieurs à cet égard.
- (7) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports, sans exclure les autres possibilités de carburants de substitution éventuels, notamment le GPL et le GNC à usage automobile, est l'un des moyens par lequel la Communauté peut réduire sa dépendance par rapport à l'énergie importée et avoir une influence sur le marché des combustibles pour les transports et, par conséquent, sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie à moyen et à long termes. Néanmoins, cette considération ne devrait nullement aller à l'encontre du respect de la législation communautaire sur la qualité des carburants, les émissions des véhicules et la qualité de l'air.
- (8) Grâce aux progrès de la technologie, la plupart des véhicules actuellement en circulation dans l'Union européenne peuvent utiliser sans problème un mélange faible de biocarburant. Les dernières percées technologiques autorisent des pourcentages plus élevés de biocarburant dans le mélange. Dans certains pays, on utilise déjà des mélanges contenant 10 % de biocarburant et davantage.
- (9) Les flottes captives offrent la perspective d'une utilisation de biocarburant en concentration plus élevée. Dans certaines villes, il existe déjà des flottes captives fonctionnant aux seuls biocarburants, ce qui a, dans certains cas, contribué à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines. Les États membres pourraient donc promouvoir davantage l'utilisation des biocarburants dans les moyens de transport publics.
- (10) La promotion de l'utilisation des biocarburants dans les transports est une étape vers une utilisation plus large de la biomasse, permettant à terme de développer davantage les biocarburants, sans exclure d'autres formules possibles et en particulier la filière hydrogène.
- (11) La politique des États membres en matière de recherche sur l'utilisation accrue des biocarburants devrait intégrer de façon significative la filière hydrogène et promouvoir cette option, eu égard aux programmes-cadres communautaires pertinents.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 205 et JO C 331 E du 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 149 du 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 29.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 4 juillet 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 novembre 2002 (JO C 32 E du 11.2.2003, p. 1) et décision du Parlement européen du 12 mars 2003 (non encore paru au Journal officiel).

- (12) L'huile végétale pure provenant des plantes oléagineuses obtenue par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, peut également être utilisée comme biocarburant dans certains cas particuliers où son utilisation est compatible avec le type de moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions.
- (13) Les nouveaux types de carburant devraient être conformes aux normes techniques reconnues si l'on veut qu'ils soient plus largement acceptés par les consommateurs et les constructeurs automobiles et donc soient en mesure de se positionner sur le marché. Les normes techniques constituent également le point de départ pour les exigences relatives aux émissions et à la surveillance de celles-ci. Il se peut que les nouveaux types de carburant aient des difficultés à satisfaire aux normes techniques actuelles, qui, dans une large mesure, ont été définies pour les carburants conventionnels d'origine fossile. La Commission et les organismes de normalisation devraient suivre l'évolution en la matière et adapter ou mettre au point activement des normes, en particulier les paramètres de volatilité, permettant l'introduction de nouveaux types de carburant répondant aux mêmes exigences environnementales.
- (14) Le bioéthanol et le biodiesel, lorsqu'ils sont utilisés pour les véhicules à l'état pur ou sous forme de mélange, devraient satisfaire aux normes de qualité établies pour assurer un rendement optimal des moteurs. Il faut noter que, dans le cas du biodiesel pour les moteurs diesel, pour lequel la filière de transformation est l'estérification, la norme prEN 14214 du comité européen de normalisation (CEN) pour les esters méthyliques d'acides gras (FAME) pourrait être appliquée. Il conviendrait en conséquence que le CEN établisse des normes appropriées pour d'autres biocarburants destinés au secteur des transports dans l'Union européenne.
- (15) La promotion de l'utilisation des biocarburants respectant les pratiques de l'agriculture et de la sylviculture durables, définies dans la réglementation de la politique agricole commune, pourrait créer de nouvelles occasions pour le développement rural durable dans le cadre d'une politique agricole commune davantage axée sur le marché, notamment le marché européen et sur le respect d'une ruralité vivante et d'une agriculture multifonctionnelle, et pourrait ouvrir un nouveau marché aux produits agricoles novateurs des États membres actuels et à venir.
- (16) Dans sa résolution du 8 juin 1998⁽¹⁾, le Conseil a approuvé la stratégie et le plan d'action de la Commission en faveur des sources d'énergies renouvelables et a demandé que des mesures spécifiques soient prises dans le domaine des biocarburants.
- (17) Dans son Livre vert intitulé «Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique», la Commission a fixé pour objectif le remplacement de 20 % des carburants classiques par des carburants de substitution pour les transports routiers d'ici à 2020.
- (18) Les carburants de substitution ne pourront se positionner sur le marché que s'ils sont disponibles à grande échelle et sont concurrentiels.
- (19) Dans sa résolution du 18 juin 1998⁽²⁾, le Parlement européen a préconisé de faire passer, sur une période de 5 ans, la part des biocarburants à 2 % du marché par la mise en œuvre d'une série de mesures, entre autres par l'exonération fiscale, par une aide financière à l'industrie de transformation et par la fixation d'un pourcentage obligatoire de biocarburants pour les compagnies pétrolières.
- (20) La méthode optimale pour accroître la part des biocarburants sur les marchés nationaux et communautaire dépend de la disponibilité en ressources et en matières premières, des politiques nationales et communautaires visant à promouvoir les biocarburants et des dispositions fiscales, ainsi que de la participation appropriée de toutes les parties prenantes/parties concernées.
- (21) Les politiques nationales destinées à promouvoir l'utilisation des biocarburants ne devraient pas conduire à l'interdiction de la libre circulation des carburants qui répondent aux normes harmonisées définies par la législation communautaire en matière d'environnement.
- (22) La promotion de la production et de l'utilisation des biocarburants pourrait contribuer à une réduction de la dépendance à l'égard des importations d'énergie ainsi qu'à une diminution des émissions des gaz à effet de serre. En outre, les biocarburants, sous forme pure ou en mélange, peuvent en principe être utilisés dans les véhicules à moteur existants et être fournis par le réseau actuel de distribution de carburant. Le mélange de biocarburants avec des carburants d'origine fossile pourrait favoriser une réduction potentielle des coûts du système de distribution dans la Communauté.
- (23) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'établissement de principes généraux prévoyant la commercialisation et la distribution d'un pourcentage minimal de biocarburants, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (24) La recherche et le développement technologiques dans le domaine de la durabilité des biocarburants devraient être encouragés.
- (25) L'utilisation accrue des biocarburants devrait s'accompagner d'une analyse détaillée des incidences environnementales, économiques et sociales pour que l'on puisse décider s'il est opportun d'accroître la part des biocarburants par rapport aux carburants classiques.

⁽¹⁾ JO C 198 du 24.6.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 210 du 6.7.1998, p. 215.

- (26) Il convient de prévoir la possibilité d'adapter rapidement la liste des biocarburants et le pourcentage d'énergies renouvelables ainsi que le calendrier de l'introduction des biocarburants sur le marché des carburants pour les transports pour tenir compte du progrès technique et des résultats d'une évaluation des incidences environnementales de la première phase de ladite introduction.
- (27) Il convient d'introduire des mesures permettant de mettre rapidement au point des normes de qualité pour les biocarburants destinés au secteur de l'automobile, qu'ils soient employés à l'état pur ou sous forme de mélange avec les carburants classiques. Bien que la fraction biodégradable des déchets soit une source potentiellement utile de production de biocarburant, il faut que les normes de qualité prennent en compte l'éventualité de la présence de facteurs contaminants dans les déchets afin d'éviter que des composants particuliers n'endommagent le véhicule ou ne causent la détérioration des émissions.
- (28) Les mesures visant à favoriser l'utilisation de biocarburants devraient être compatibles avec les objectifs en matière de sécurité d'approvisionnement et de protection de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs et mesures des différents États membres dans les domaines connexes. À cet effet, les États membres pourraient envisager des moyens rentables de populariser la possibilité d'utiliser les biocarburants.
- (29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive. Des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,
- c) «autres carburants renouvelables», des carburants renouvelables autres que les biocarburants, provenant de sources d'énergie renouvelables au sens de la directive 2001/77/CE ⁽²⁾ et utilisés à des fins de transport;
- d) «teneur énergétique», le pouvoir calorifique inférieur d'un combustible.
2. La liste des produits considérés comme biocarburants comprend au minimum les produits énumérés ci-après:
- a) «bioéthanol»: éthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;
- b) «biodiesel»: ester méthylique de qualité diesel produit à partir d'une huile végétale ou animale à utiliser comme biocarburant;
- c) «biogaz»: gaz combustible produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets, purifié jusqu'à obtention d'une qualité équivalente à celle du gaz naturel et utilisé comme biocarburant, ou gaz produit à partir du bois;
- d) «biométhanol»: méthanol produit à partir de la biomasse, à utiliser comme biocarburant;
- e) «biodiméthyléther»: diméthyléther produit à partir de la biomasse, utilisé comme biocarburant;
- f) «bio-ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther)»: ETBE produit à partir de bioéthanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-ETBE est de 47 %;
- g) «bio-MTBE (méthyl-tertio-butyl-éther)»: un carburant produit à partir de biométhanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-MTBE est de 36 %;
- h) «biocarburants synthétiques»: hydrocarbures synthétiques ou mélanges d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de la biomasse;
- i) «biohydrogène»: hydrogène produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant.
- j) «huile végétale pure»: huile produite à partir de plantes oléagineuses par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, dans les cas où son utilisation est compatible avec le type de moteur concerné et les exigences correspondantes en matière d'émissions.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants renouvelables pour remplacer le gazole ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre, en vue de contribuer à la réalisation d'objectifs consistant notamment à respecter les engagements en matière de changement climatique, à assurer une sécurité d'approvisionnement respectueuse de l'environnement et à promouvoir les sources d'énergie renouvelables.

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «biocarburant», un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse;
- b) «biomasse», la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et de ses industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 3

1. a) Les États membres devraient veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mise en vente sur leur marché et ils fixent, à cet effet, des objectifs nationaux indicatifs.
- b) i) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 2 %, calculée sur la base de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2005 au plus tard.

⁽²⁾ Directive 2001/77/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité (JO L 283 du 27.10.2001, p. 33).

- ii) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 5,75 %, calculée en fonction de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2010 au plus tard.

2. Les biocarburants peuvent se présenter sous les formes suivantes:

- a) biocarburants à l'état pur ou dilués par des dérivés d'huiles minérales dans des mélanges à forte teneur conformes à des normes spécifiques de qualité pour une utilisation dans les transports;
- b) biocarburants mélangés à des dérivés d'huiles minérales conformément aux normes européennes appropriées énonçant les spécifications techniques pour les carburants destinés au transport (EN 228 et EN 590);
- c) liquides dérivés de biocarburants, tels que l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther), dont la teneur en biocarburant est précisée à l'article 2, paragraphe 2.

3. Les États membres surveillent les effets des biocarburants utilisés en substitution partielle à plus de 5 % dans le gazole dans les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une adaptation à cet effet et, le cas échéant, prennent les mesures visant à garantir la conformité avec la législation communautaire sur les normes en matière d'émissions.

4. Dans les mesures qu'ils prennent, les États membres devraient tenir compte du bilan climatique et environnemental global des différents types de biocarburants et des autres carburants renouvelables et pourraient encourager en priorité les carburants dont le bilan environnemental global et la rentabilité sont excellents, tout en prenant en compte la compétitivité et la sécurité des approvisionnements.

5. Les États membres veillent à ce que des informations soient fournies au public sur la disponibilité des biocarburants et des autres carburants renouvelables. En ce qui concerne les pourcentages des biocarburants, mélangés à des dérivés d'huiles minérales, dépassant la valeur limite de 5 % d'esters méthylliques d'acides gras (FAME) ou de 5 % de bioéthanol, un étiquetage spécifique est imposé aux points de vente.

Article 4

1. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres adressent à la Commission un rapport sur:

- les mesures prises pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables en remplacement du gazole ou de l'essence pour le transport,
- les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que le transport, et
- les quantités totales de carburants pour les transports vendus au cours de l'année précédente et la part, dans ces chiffres, des biocarburants, purs ou mélangés, et autres carburants renouvelables mis sur le marché. Le cas échéant, les États membres signalent les conditions exceptionnelles

dans l'offre de pétrole brut ou de produits pétroliers qui ont affecté la commercialisation des biocarburants et des autres carburants renouvelables.

Lorsqu'ils présentent leur premier rapport à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres indiquent le niveau de leurs objectifs indicatifs nationaux pour la première phase. Dans leur rapport pour l'année 2006, les États membres indiquent leurs objectifs indicatifs nationaux pour la seconde phase.

Dans ces rapports, la divergence des objectifs nationaux par rapport aux valeurs de référence visées à l'article 3, paragraphe 1, point b), est motivée et peut se fonder sur les éléments suivants:

- a) des facteurs objectifs tels que les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de la biomasse;
- b) le volume des ressources affectées à la production de la biomasse à des fins énergétiques autres que le transport et les caractéristiques techniques ou climatiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour le transport;
- c) des politiques nationales affectant des ressources comparables à la production d'autres carburants utilisés pour le transport et provenant de sources d'énergie renouvelables, et compatibles avec les objectifs de la présente directive.

2. Pour le 31 décembre 2006 au plus tard, puis tous les deux ans pour la même date, la Commission établit à l'intention du Parlement européen et du Conseil un rapport d'évaluation sur les progrès accomplis dans l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les États membres.

Ce rapport portera au moins sur les aspects suivants:

- a) la rentabilité des mesures prises par les États membres pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- b) les aspects économiques et les incidences sur l'environnement de l'augmentation de la part de marché des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- c) le cycle de vie des biocarburants et autres carburants renouvelables, en vue d'indiquer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir à l'avenir ces biocarburants qui sont respectueux du climat et de l'environnement et susceptibles de devenir concurrentiels et rentables;
- d) la durabilité des cultures exploitées pour produire des biocarburants, et notamment les facteurs suivants: occupation des sols, degré d'exploitation intensive, alternance des cultures et recours aux pesticides;
- e) l'évaluation de l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables pour ce qui est de leurs effets divergents sur le changement climatique et de leur incidence sur la réduction des émissions de CO₂;
- f) un aperçu d'autres options à plus long terme concernant des mesures d'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions concernant l'adaptation du système des objectifs figurant à l'article 3, paragraphe 1. Si le rapport conclut que les objectifs indicatifs risquent de ne pas être atteints pour des raisons qui ne sont pas justifiées et/ou ne se fondent pas sur de nouvelles preuves scientifiques, ces propositions porteront sur des objectifs nationaux, y compris d'éventuelles valeurs obligatoires, sous une forme appropriée.

Article 5

La liste figurant à l'article 2, paragraphe 2, peut être adaptée au progrès technique conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2. L'adaptation de la liste tient compte de l'incidence environnementale des biocarburants.

Article 6

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 7

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 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 8

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

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 mai 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

M. CHRISOCHOÏDIS

DIRECTIVE 2003/96/CE DU CONSEIL
du 27 octobre 2003
restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité
(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 Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

considérant ce qui suit:

énergétiques et, le cas échéant, de l'électricité, est un des instruments disponibles pour atteindre les objectifs de Kyoto.

- (1) Le champ d'application de la directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales⁽¹⁾ et de la directive 92/82/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales⁽²⁾, est limité aux huiles minérales.
- (2) L'absence de dispositions communautaires soumettant à une taxation minimale l'électricité et les produits énergétiques autres que les huiles minérales peut être préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur.
- (3) Le bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs des autres politiques communautaires nécessitent que des niveaux minima de taxation soient fixés au niveau communautaire pour la plupart des produits énergétiques, y compris l'électricité, le gaz naturel et le charbon.
- (4) D'importants écarts entre les niveaux nationaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres pourraient s'avérer préjudiciables au bon fonctionnement du marché intérieur.
- (5) La fixation à des niveaux appropriés des minima communautaires de taxation peut permettre de diminuer les écarts actuels entre les niveaux nationaux de taxation.
- (6) Conformément à l'article 6 du traité, les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Communauté.
- (7) En tant que partie à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique, la Communauté a ratifié le protocole de Kyoto. La taxation des produits

- (8) Il est nécessaire que le Conseil examine périodiquement les exonérations, les réductions et les niveaux minima de taxation, en tenant compte du bon fonctionnement du marché intérieur, de la valeur réelle des niveaux minima de taxation, de la compétitivité des entreprises de la Communauté dans le contexte international et des grands objectifs du traité.

- (9) Il convient de laisser aux États membres la flexibilité nécessaire pour définir et mettre en œuvre des politiques adaptées aux contextes nationaux.

- (10) Les États membres souhaitent introduire ou maintenir différents types de taxes sur les produits énergétiques et l'électricité. Il y a lieu, dans ce but, de permettre aux États membres de respecter les niveaux minima communautaires de taxation par le cumul de l'ensemble des impôts indirects de leur choix (à l'exception de la TVA).

- (11) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité relèvent de la compétence de chacun des États membres. À cet égard, les États membres pourraient décider de ne pas accroître la charge fiscale globale s'ils considèrent que la mise en œuvre d'un tel principe de neutralité fiscale pourrait contribuer à la restructuration et à la modernisation de leurs systèmes fiscaux en favorisant les comportements allant dans le sens d'une plus grande protection de l'environnement et en encourageant une utilisation accrue du facteur travail.

- (12) Les prix des produits énergétiques sont des éléments clés des politiques communautaires de l'énergie, des transports et de l'environnement.

- (13) La fiscalité détermine en partie le prix des produits énergétiques et de l'électricité.

- (14) Les niveaux minima de taxation doivent refléter la position compétitive des différents produits énergétiques et de l'électricité. Il convient à cette fin de calculer autant que possible ces minima en fonction de la teneur énergétique des produits. Cette méthode n'a cependant pas lieu d'être appliquée aux carburants.

⁽¹⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE (JO L 365 du 31.12.1994, p. 46).

⁽²⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 19. Directive modifiée par la directive 94/74/CE.

- (15) La possibilité de différencier le niveau national de taxation pour un même produit doit être autorisée dans certaines circonstances ou à titre permanent, sous réserve du respect des niveaux minima communautaires et des règles du marché intérieur et de la concurrence.
- (16) Étant donné que le commerce intra-communautaire de la chaleur n'est que très limité, la taxation en aval de la chaleur ne doit pas relever du champ d'application du présent cadre communautaire.
- (17) Il y a lieu de fixer des niveaux minima communautaires de taxation différents selon l'usage des produits énergétiques et de l'électricité.
- (18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins industrielles et commerciales et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant.
- (19) La taxation du carburant diesel utilisé par les transporteurs routiers, notamment ceux qui exercent des activités intracommunautaires, exige la possibilité d'un traitement spécifique, y compris des mesures permettant l'introduction d'un système de redevances sur les infrastructures routières, afin de limiter les distorsions de concurrence auxquelles les opérateurs pourraient avoir à faire face.
- (20) Les États membres peuvent être contraints d'établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé. Ils peuvent mettre cette situation à profit pour réduire l'écart entre la taxation du gazole à usage privé comme carburant et celle de l'essence.
- (21) La consommation de produits énergétiques et d'électricité par les entreprises peut être taxée différemment de la consommation non professionnelle.
- (22) Les produits énergétiques doivent principalement être soumis à un cadre réglementaire communautaire lorsqu'ils sont utilisés comme carburant ou comme combustible. À cet égard, il est inhérent à la nature et à la logique de la fiscalité d'exclure du champ d'application de ce cadre les produits énergétiques à double usage ou utilisés autrement que comme combustibles ou carburants, ainsi que les procédés minéralogiques. L'électricité utilisée de la même manière doit bénéficier d'un traitement analogue.
- (23) Compte tenu des obligations internationales existantes et de la préservation de la position compétitive des entreprises communautaires, il y a lieu de continuer d'exonérer les produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne et la navigation maritime autre que la navigation de plaisance privée, les États membres devant avoir la possibilité de limiter ces exonérations.
- (24) Il y a lieu de permettre aux États membres d'appliquer certaines autres exonérations ou des niveaux réduits de taxation, lorsque cela ne nuit pas au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence.
- (25) En particulier, la production combinée de chaleur et d'énergie et, afin de promouvoir l'utilisation de sources d'énergie de substitution, les énergies renouvelables peuvent bénéficier d'un traitement privilégié.
- (26) Il y a lieu d'établir un cadre réglementaire communautaire permettant aux États membres d'accorder une exonération ou une réduction d'accises en faveur des biocarburants, qui contribuera à un meilleur fonctionnement du marché intérieur et offrira une sécurité juridique adéquate aux États membres et aux opérateurs économiques. Il convient de limiter les distorsions de concurrence et de maintenir un effet incitatif pour les producteurs et distributeurs de biocarburants sous la forme d'une réduction des coûts de revient, notamment par une adaptation dans les États membres tenant compte de l'évolution des cours des matières premières.
- (27) La présente directive ne porte pas atteinte à l'application des dispositions pertinentes de la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accises ⁽¹⁾ et de la directive 92/83/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques ⁽²⁾ lorsque le produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou additif d'un carburant est de l'alcool éthylique tel que défini dans la directive 92/83/CEE.
- (28) Certaines exonérations ou réductions des niveaux de taxation peuvent s'avérer nécessaires, notamment en raison d'une harmonisation insuffisante au niveau communautaire, des risques de perte de compétitivité au niveau international ou de considérations sociales ou environnementales.
- (29) Les entreprises qui passent des accords visant à améliorer sensiblement la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique méritent une attention particulière. Parmi celles-ci, les entreprises grandes consommatrices d'énergie méritent un traitement spécifique.
- (30) Des périodes et des accords transitoires peuvent se révéler nécessaires afin que les États membres aient la possibilité de s'adapter sans heurts aux nouveaux niveaux de taxation, limitant ainsi d'éventuels effets secondaires négatifs.
- (31) Il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. Ces exonérations ou réductions devraient être reconsidérées régulièrement.

⁽¹⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/47/CE (JO L 193 du 29.7.2000, p. 73).

⁽²⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 21.

- (32) Il y a lieu de prévoir la communication par les États membres à la Commission de certaines mesures nationales. Cette communication ne libère pas les États membres de l'obligation de notification de certaines mesures nationales prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité. La présente directive ne préjuge pas de l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'État qui pourraient être intentées en vertu des articles 87 et 88 du traité.
- (33) Le champ d'application de la directive 92/12/CEE doit être étendu, le cas échéant, aux produits et taxes indirectes couverts par la présente directive.
- (34) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les États membres taxent les produits énergétiques et l'électricité conformément à la présente directive.

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par «produits énergétiques» les produits:

- a) relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
- b) relevant des codes NC 2701, 2702 et 2704 à 2715 inclus;
- c) relevant des codes NC 2901 et 2902;
- d) relevant du code NC 2905 11 00 qui ne sont pas d'origine synthétique, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
- e) relevant du code NC 3403;
- f) relevant du code NC 3811;
- g) relevant du code NC 3817;
- h) relevant du code NC 3824 90 99, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant.

2. La présente directive s'applique également à l'électricité relevant du code NC 2716.

3. Lorsqu'ils sont destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme carburant ou comme combustible, les produits énergétiques autres que ceux pour lesquels un niveau de taxation est précisé dans la présente directive sont taxés en fonction de leur utilisation, au taux retenu pour le combustible ou le carburant équivalent.

Outre les produits imposables visés au paragraphe 1, tout produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants est taxé au taux applicable au carburant équivalent.

Outre les produits imposables visés au paragraphe 1, tout autre hydrocarbure, à l'exception de la tourbe, destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme combustible est taxé au taux applicable au produit énergétique équivalent.

4. La présente directive ne s'applique pas:

- a) à la taxation en aval de la chaleur et la taxation des produits relevant des codes NC 4401 et 4402;
- b) aux utilisations ci-après des produits énergétiques et de l'électricité:

- produits énergétiques destinés à des usages autres que ceux de carburant ou de combustible,

- produits énergétiques à double usage.

Un produit énergétique est à double usage lorsqu'il est destiné à être utilisé à la fois comme combustible et pour des usages autres que ceux de carburant ou de combustible. L'utilisation de produits énergétiques pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques est considérée comme un double usage,

- électricité utilisée principalement pour la réduction chimique et l'électrolyse ainsi que dans les procédés métallurgiques,

- électricité, lorsqu'elle intervient pour plus de 50 % dans le coût d'un produit. On entend par «coût d'un produit» l'addition de la totalité des achats de biens et services et des dépenses de personnel, augmentée de la consommation de capital fixe au niveau de l'entreprise, définie à l'article 11. Ce coût est calculé en moyenne par unité. On entend par «coût de l'électricité» la valeur d'achat réelle de l'électricité, ou le coût de production de l'électricité si elle est produite dans l'entreprise,

- procédés minéralogiques.

Par «procédés minéralogiques», on entend les procédés classés dans la nomenclature NACE sous le code DI 26 «Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques» figurant dans le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil du 9 octobre 1990 relatif à la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne ⁽²⁾.

Toutefois, les dispositions de l'article 20 s'appliquent à ces produits énergétiques.

5. Les codes de la nomenclature combinée visés dans la présente directive sont ceux figurant dans le règlement (CE) n° 2031/2001 de la Commission, du 6 août 2001, modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 293 du 24.10.1990, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 29/2002 de la Commission (JO L 6 du 10.1.2002, p. 3).

⁽³⁾ JO L 279 du 23.10.2001, p. 1.

La décision de mettre à jour les codes de la nomenclature combinée pour les produits visés par la présente directive est prise une fois par an conformément à la procédure prévue à l'article 27. Cette décision ne doit pas entraîner de modification des taux minima de taxation appliqués en vertu de la présente directive, ni l'ajout ou le retrait de tout produit énergétique et de l'électricité.

Article 3

Dans la directive 92/12/CEE, les termes «huiles minérales» et «droits d'accises», dans la mesure où ils se rapportent à des huiles minérales, couvrent tous les produits énergétiques, l'électricité et tous les impôts indirects nationaux visés respectivement à l'article 2 et à l'article 4, paragraphe 2, de la présente directive.

Article 4

1. Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits énergétiques et à l'électricité visés à l'article 2 ne peuvent être inférieurs aux niveaux minima prévus par la présente directive.

2. Aux fins de la présente directive, on entend par «niveau de taxation» le montant total d'impôts indirects (à l'exception de la TVA) perçu, calculé directement ou indirectement sur la quantité de produits énergétiques et d'électricité au moment de la mise à la consommation.

Article 5

À condition qu'ils respectent les niveaux minima de taxation prévus par la présente directive et soient conformes au droit communautaire, des taux de taxation différenciés peuvent être appliqués sous contrôle fiscal par les États membres dans les cas suivants:

- lorsque les taux différenciés sont directement liés à la qualité du produit,
- lorsque les taux différenciés dépendent des niveaux quantitatifs de consommation de l'électricité et des produits énergétiques pour le chauffage,
- pour les utilisations suivantes: les transports publics locaux de passagers (y compris les taxis), la collecte des déchets, les forces armées et l'administration publique, les personnes handicapées, les ambulances,
- entre la consommation professionnelle et non professionnelle des produits énergétiques et de l'électricité visés aux articles 9 et 10.

Article 6

Les États membres ont la faculté d'accorder les exonérations ou les réductions du niveau de taxation prévues dans la présente directive:

- a) directement;
- b) sous la forme d'un taux de taxe différencié

ou

- c) sous la forme d'un remboursement total ou partiel du montant de la taxe.

Article 7

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

Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, le Conseil, statuant à l'unanimité après consultation du Parlement européen, fixe, sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, les niveaux minima de taxation pour le gazole pour une nouvelle période commençant le 1^{er} janvier 2013.

2. Les États membres peuvent établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant, à condition que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, nonobstant toute dérogation à cette utilisation prévue dans la présente directive.

3. Par «gazole à usage commercial utilisé comme carburant», on entend le gazole utilisé comme carburant aux fins ci-après:

- a) le transport de marchandises, pour compte d'autrui ou pour compte propre, par un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes;
- b) le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2 ou M3, au sens de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁾.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, les États membres qui introduisent un système de redevances sur l'utilisation des infrastructures routières applicable aux véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route peuvent appliquer un taux réduit sur le gazole utilisé par ces véhicules, taux qui peut être inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 dès lors que la charge fiscale globale reste à peu près équivalente, et pour autant que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 pour le gazole utilisé comme carburant soit au moins deux fois supérieur au niveau minimum de taxation applicable au 1^{er} janvier 2004.

Article 8

1. À partir du 1^{er} janvier 2004, nonobstant l'article 7, les niveaux minima de taxation applicables aux produits utilisés comme carburant aux fins visées au paragraphe 2 sont fixés conformément à l'annexe I, tableau B.

⁽¹⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

2. Le présent article est applicable aux utilisations industrielles et commerciales suivantes:

- a) les travaux agricoles et horticoles, la pisciculture et la sylviculture;
- b) les moteurs stationnaires;
- c) les installations et les machines utilisées dans la construction, le génie civil et les travaux publics;
- d) les véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisés sur la voie publique.

Article 9

1. À partir du 1^{er} janvier 2004, les niveaux minima de taxation applicables aux combustibles sont fixés conformément à l'annexe I, tableau C.

2. Les États membres qui, au 1^{er} janvier 2003, sont autorisés à appliquer une redevance de contrôle au gazole de chauffage peuvent continuer à appliquer un taux réduit de 10 euros par 1 000 litres à ce produit. Cette autorisation est supprimée le 1^{er} janvier 2007 si le Conseil, statuant à l'unanimité sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, en décide ainsi après avoir constaté que le niveau du taux réduit est trop faible pour éviter des problèmes de distorsion des échanges entre les États membres.

Article 10

1. À partir du 1^{er} janvier 2004, les niveaux minima de taxation applicables à l'électricité sont fixés conformément à l'annexe I, tableau C.

2. Au-dessus des niveaux minima de taxation visés au paragraphe 1, les États membres auront la possibilité de déterminer l'assiette fiscale applicable, à condition qu'ils respectent la directive 92/12/CEE.

Article 11

1. Dans la présente directive, «consommation professionnelle» désigne la consommation d'une entreprise, au sens du paragraphe 2, qui assure d'une manière indépendante, en tout lieu, la fourniture de biens et de services, quels que soient la finalité ou les résultats de telles activités économiques.

Les activités économiques comprennent toutes les activités de producteur, de commerçant et de prestataire de services, y compris les activités extractives et agricoles ainsi que les professions libérales.

Les États, les autorités régionales et locales et les autres organismes de droit public ne sont pas considérés comme des entreprises pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques. Toutefois, lorsqu'ils se livrent à de telles activités ou opérations, ils doivent être considérés comme des entreprises pour ces activités ou opérations dans la mesure où leur traitement comme non-entreprises conduirait à de graves distorsions de la concurrence.

2. Aux fins de la présente directive, on ne peut entendre par «entreprise» une entité d'une taille inférieure à celle d'une division d'une entreprise ou d'une entité juridique qui, du point de

vue de l'organisation, constitue une exploitation indépendante, c'est-à-dire une entité capable de fonctionner par ses propres moyens.

3. En cas de consommation mixte, la taxe s'établit proportionnellement à chaque utilisation. Toutefois, lorsque la consommation professionnelle ou non professionnelle est négligeable, elle peut être considérée comme nulle.

4. Les États membres peuvent limiter le champ d'application du niveau réduit de taxation à la consommation professionnelle.

Article 12

1. Les États membres peuvent exprimer leurs niveaux nationaux de taxation dans des unités autres que celles prévues aux articles 7, 8 et 9, à condition que les niveaux de taxation correspondants, après conversion dans ces unités, ne soient pas inférieurs aux niveaux minima prévus par la présente directive.

2. Pour ce qui concerne les produits énergétiques visés aux articles 7 à 9 pour lesquels les niveaux de taxation sont calculés sur la base du volume, ce volume est mesuré à une température de 15 °C.

Article 13

1. Pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro, la valeur de l'euro dans les différentes monnaies nationales qui devra être appliquée à la valeur des niveaux de taxation est fixée une fois par an. Les taux à appliquer sont ceux qui sont établis le premier jour ouvrable du mois d'octobre et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*; ils sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

2. Les États membres ont la faculté de maintenir les montants de taxation en vigueur lors de l'adaptation annuelle prévue au paragraphe 1, si la conversion des montants du niveau de taxation exprimés en euros aboutissait à une augmentation du niveau de taxation exprimé en monnaie nationale de moins de 5 % ou de moins de 5 euros, la somme la plus faible étant retenue.

Article 14

1. Outre les dispositions générales de la directive 92/12/CEE concernant les utilisations exonérées de produits imposables, et sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus:

- a) les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour produire de l'électricité et l'électricité utilisée pour maintenir la capacité de produire de l'électricité. Toutefois, les États membres peuvent taxer ces produits pour des raisons ayant trait à la protection de l'environnement et sans avoir à respecter les niveaux minima de taxation prévus par la présente directive. Dans ce cas, la taxation de ces produits n'entre pas en ligne de compte dans le niveau minimum de taxation de l'électricité visé à l'article 10;

- b) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée.

Aux fins de la présente directive, on entend par «aviation de tourisme privée» l'utilisation d'un aéronef par son propriétaire ou la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.

Les États membres peuvent limiter la portée de cette exonération aux fournitures de carburateur (code NC 2710 19 21);

- c) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés, et l'électricité produite à bord des bateaux.

Aux fins de la présente directive, on entend par «bateau de plaisance privé» tout bateau utilisé par son propriétaire ou par la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.

2. Les États membres peuvent limiter le champ d'application des exonérations visées au paragraphe 1, points b) et c), aux transports internationaux et intracommunautaires. En outre, lorsqu'un État membre conclut un accord bilatéral avec un autre État membre, il peut également suspendre les exonérations prévues au paragraphe 1, points b) et c). Dans ces cas, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation inférieur au niveau minimum fixé par la présente directive.

Article 15

1. Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres peuvent appliquer sous contrôle fiscal des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation:

- a) aux produits imposables utilisés sous contrôle fiscal dans le cadre de projets pilotes visant au développement technologique de produits moins polluants, ou en ce qui concerne les combustibles ou carburants provenant de ressources renouvelables;
- b) à l'électricité:
- d'origine solaire, éolienne, houlomotrice, marémotrice ou géothermique,
 - d'origine hydraulique produite dans des installations hydroélectriques,
 - produite à partir de la biomasse ou de produits issus de la biomasse,
 - produite à partir de méthane dégagé par des mines de charbon abandonnées,
 - produite au moyen de piles à combustible;

- c) aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour la production combinée de chaleur et d'énergie;

d) à l'électricité issue de la production combinée de chaleur et d'énergie, à condition que les générateurs combinés soient respectueux de l'environnement. Les États membres peuvent appliquer des définitions nationales de la notion de production provenant de la production combinée «respectueuse de l'environnement» (ou à haut rendement) jusqu'à ce que le Conseil, statuant à l'unanimité sur la base d'un rapport et d'une proposition de la Commission, adopte une définition commune;

- e) aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus;

f) aux produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation sur des voies navigables intérieures (y compris la pêche), autre que la navigation de plaisance privée, et l'électricité produite à bord des bateaux;

- g) au gaz naturel dans les États membres où la part du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie était inférieure à 15 % en 2000.

Les exonérations totales ou partielles ou les réductions peuvent s'appliquer soit pendant une période maximale de dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, soit jusqu'à ce que la part nationale du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie atteigne 25 %, si cette proportion est atteinte plus tôt. Toutefois, dès que la part nationale du gaz naturel dans la consommation finale d'énergie atteint 20 %, les États membres concernés appliquent un niveau de taxation strictement positif, qui augmentera chaque année pour atteindre au moins le taux minimum à la fin de la période mentionnée plus haut.

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord peut appliquer les exonérations totales ou partielles ou les réductions pour le gaz naturel séparément pour l'Irlande du Nord;

- h) à l'électricité, au gaz naturel, au charbon et aux combustibles solides consommés par les ménages et/ou par les organisations reconnues comme caritatives par l'État membre concerné. Dans le cas de ces organisations caritatives, les États membres peuvent limiter l'exonération ou la réduction à une utilisation à des fins d'activités non professionnelles. En cas de consommation mixte, la taxation s'applique proportionnellement à chaque type d'utilisation. Si l'utilisation est négligeable, elle peut être considérée comme nulle;

- i) au gaz naturel et au GPL utilisés comme carburants;

j) aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs ou de navires;

- k) aux carburants utilisés pour les activités de dragage dans les voies navigables et dans les ports;

- l) aux produits relevant du code NC 2705, lorsqu'ils sont utilisés comme combustible.

2. Les États membres peuvent également rembourser au producteur tout ou partie du montant de la taxe payé par le consommateur sur l'électricité produite à partir de produits indiqués au paragraphe 1, point b).

3. Les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour des travaux agricoles, horticoles ou piscicoles et dans la sylviculture.

Sur la base d'une proposition de la Commission, le Conseil détermine avant le 1^{er} janvier 2008 si la possibilité d'appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro doit être abrogée.

Article 16

1. Les États membres peuvent, sans préjudice du paragraphe 5, appliquer une exonération ou un taux de taxation réduit, sous contrôle fiscal, aux produits imposables visés à l'article 2, quand ils sont constitués par ou contiennent un ou plusieurs des produits suivants:

- les produits relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus,
- les produits relevant des codes NC 3824 90 55 et 3824 90 80 à 3824 90 99 inclus, pour ce qui est de leurs composants issus de la biomasse,
- les produits relevant des codes NC 2207 20 00 et 2905 11 00 qui ne sont pas d'origine synthétique,
- les produits issus de la biomasse, y compris les produits relevant des codes NC 4401 et 4402.

Les États membres peuvent également appliquer un taux de taxation réduit, sous contrôle fiscal, aux produits imposables visés à l'article 2 quand ils contiennent de l'eau (codes NC 2201 et 2851 00 10).

On entend par «biomasse», la fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus provenant de l'agriculture (comprenant les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux.

2. L'exonération ou la réduction de la taxation résultant de l'application du taux réduit prévu au paragraphe 1 ne peuvent pas être supérieures au montant de la taxation qui serait dû sur le volume des produits visés au paragraphe 1 présent dans les produits qui peuvent bénéficier de ladite réduction.

Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits constitués par ou contenant des produits visés au paragraphe 1 peuvent être inférieurs aux niveaux minima prévus par l'article 4.

3. L'exonération ou la réduction de taxation appliquées par les États membres sont modulées en fonction de l'évolution des cours des matières premières, afin que lesdites réductions ne conduisent pas à une surcompensation des coûts additionnels liés à la production des produits visés au paragraphe 1.

4. Jusqu'au 31 décembre 2003, les États membres peuvent exonérer ou continuer d'exonérer les produits composés exclusivement ou presque exclusivement des produits visés au paragraphe 1.

5. L'exonération ou la réduction prévues pour les produits visés au paragraphe 1 peuvent être octroyées dans le cadre d'un programme pluriannuel, au moyen d'une autorisation délivrée par une autorité administrative à un opérateur économique pour plus d'une année civile. La période d'application de l'exonération ou de la réduction ainsi autorisées ne peut pas dépasser six années consécutives. Cette période est renouvelable.

Dans le cadre d'un programme pluriannuel ayant fait l'objet d'une autorisation délivrée par une autorité administrative avant le 31 décembre 2012, les États membres peuvent appliquer l'exonération ou la réduction prévues au paragraphe 1 au-delà du 31 décembre 2012, jusqu'au terme du programme pluriannuel. Cette période n'est pas renouvelable.

6. Au cas où le droit communautaire imposerait aux États membres de respecter des obligations juridiquement contraignantes les obligeant à mettre sur leurs marchés une part minimale des produits visés au paragraphe 1, les paragraphes 1 à 5 cessent de s'appliquer à compter de la date à laquelle de telles obligations deviennent contraignantes pour les États membres.

7. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 31 décembre 2004, puis tous les douze mois, la liste des réductions ou exonérations de taxation appliquées conformément au présent article.

8. Au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission fait rapport au Conseil sur les aspects fiscaux, économiques, agricoles, énergétiques, industriels et environnementaux des réductions accordées conformément au présent article.

Article 17

1. Pour autant que les niveaux minima communautaires de taxation prévus par la présente directive soient respectés en moyenne pour chaque entreprise, les États membres pourront appliquer des réductions fiscales sur la consommation de produits énergétiques utilisés pour le chauffage ou pour les besoins prévus à l'article 8, paragraphe 2, points b) et c), et d'électricité dans les cas suivants:

- a) en faveur des entreprises grandes consommatrices d'énergie.

On entend par «entreprise grande consommatrice d'énergie», une entreprise, telle que définie à l'article 11, dont les achats de produits énergétiques et d'électricité atteignent au moins 3 % de la valeur de la production ou pour laquelle le montant total des taxes énergétiques nationales dues est d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée. Dans le cadre de cette définition, les États membres peuvent appliquer des critères plus restrictifs, tels que des définitions du chiffre d'affaires, du procédé et du secteur industriel.

On entend par «achats de produits énergétiques et d'électricité», le coût réel de l'énergie achetée ou produite dans l'entreprise. Il ne comprend que l'électricité, la chaleur et les produits énergétiques qui sont utilisés pour le chauffage ou aux fins prévues à l'article 8, paragraphe 2, points b) et c). Toutes les taxes sont comprises, à l'exception de la TVA déductible.

On entend par «valeur de la production», le chiffre d'affaires, y compris les subventions directement liées au prix du produit, corrigé de la variation des stocks de produits finis, les travaux en cours et les biens ou les services achetés à des fins de revente, diminué des acquisitions de biens et services destinés à la revente.

On entend par «valeur ajoutée», le chiffre d'affaires total soumis à la TVA, y compris les exportations, diminué de la totalité des achats soumis à la TVA, y compris les importations.

Les États membres qui appliquent actuellement des régimes nationaux de taxation de l'énergie définissant les entreprises grandes consommatrices d'énergie en fonction d'autres critères que le rapport coûts de l'énergie/valeur de la production et le rapport taxes énergétiques nationales dues/valeur ajoutée pourront bénéficier d'une période de transition ne dépassant pas le 1^{er} janvier 2007 pour s'adapter à la définition figurant au point a), premier alinéa;

b) lorsque des accords sont passés avec des entreprises ou des associations d'entreprises, ou lorsque des régimes de permis négociables ou des mesures équivalentes sont mises en œuvre, pour autant qu'ils visent à atteindre des objectifs de protection environnementale ou à améliorer l'efficacité énergétique.

2. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation allant jusqu'à zéro aux produits énergétiques et à l'électricité tels que définis à l'article 2, lorsqu'ils sont utilisés par des entreprises grandes consommatrices d'énergie telles que définies au paragraphe 1.

3. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation représentant 50 % des niveaux minima fixés dans la présente directive aux produits énergétiques et à l'électricité tels que définis à l'article 2, lorsqu'ils sont utilisés par des entreprises, telles que définies à l'article 11, qui ne sont pas des entreprises grandes consommatrices d'énergie telles que définies au paragraphe 1.

4. Les entreprises qui bénéficient des possibilités prévues aux paragraphes 2 et 3 acceptent les accords ou les régimes de permis négociables ou les mesures équivalentes, visés au paragraphe 1, point b). Ces accords, régimes de permis négociables ou mesures équivalentes doivent permettre la réalisation des objectifs environnementaux ou un rendement énergétique accru à peu près équivalents à ce qui aurait été obtenu si les taux minima communautaires normaux avaient été respectés.

Article 18

1. Par dérogation aux dispositions de la présente directive, les États membres sont autorisés à continuer d'appliquer les niveaux réduits de taxation ou les exonérations énumérés à l'annexe II.

Sous réserve d'un examen préalable du Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, cette autorisation expire le 31 décembre 2006 ou à la date prévue à l'annexe II.

2. Nonobstant les délais prévus aux paragraphes 3 à 12, et à condition que cela n'entraîne pas de distorsion importante de la concurrence, les États membres qui se heurtent à des difficultés dans l'application des nouveaux niveaux minima de taxation pourront bénéficier d'une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2007, notamment en vue d'éviter que la stabilité des prix ne soit compromise.

3. 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 niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, il peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), il peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.

4. 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 niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.

5. 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 niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 287 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, il peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.

6. 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 niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, il peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux réduit spécial sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 272 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, il peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits.

7. La République portugaise peut appliquer aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés dans les régions autonomes des Açores et de Madère des niveaux de taxation inférieurs aux niveaux minima de taxation prévus dans la présente directive, afin de compenser les frais de transport liés à l'insularité et à l'éloignement de ces régions.

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 niveau minimum de 302 euros et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour parvenir à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 272 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié sur le gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour

le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), elle peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.

La République portugaise peut appliquer, jusqu'au 1^{er} janvier 2010, des exonérations totales ou partielles du niveau de taxation de l'électricité.

8. La République hellénique peut appliquer des niveaux de taxation inférieurs de 22 euros au maximum par 1 000 litres aux taux minima prévus dans la présente directive au gazole utilisé comme carburant et à l'essence consommée dans les départements de Lesbos, de Chios, de Samos, du Dodécanèse et des Cyclades et sur les îles suivantes de la mer Égée: Thassos, les Sporades du Nord, Samothrace et Skyros.

La République hellénique peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour transformer son système actuel de taxation de l'électricité en amont en un système de taxation en aval et pour atteindre les nouveaux niveaux minima de taxation pour l'essence.

La République hellénique peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2010 pour adapter son niveau national de taxation du gazole utilisé comme carburant au nouveau niveau minimum de 302 euros par 1 000 litres et jusqu'au 1^{er} janvier 2012 pour arriver à 330 euros. En outre, elle peut appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009, un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 264 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003 ne soient pas réduits. À compter du 1^{er} janvier 2010 et jusqu'au 1^{er} janvier 2012, elle peut appliquer un taux différencié au gazole à usage commercial utilisé comme carburant, à condition que le taux de taxation qui en résulte ne soit pas inférieur à 302 euros par 1 000 litres et que les niveaux nationaux de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2010 ne soient pas réduits. Le taux réduit spécial pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant peut aussi être appliqué aux taxis jusqu'au 1^{er} janvier 2012. En ce qui concerne l'article 7, paragraphe 3, point a), elle peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales.

9. L'Irlande peut appliquer des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation de l'électricité jusqu'au 1^{er} janvier 2008.

10. La République française peut appliquer des exonérations totales ou partielles ou des réductions pour les produits énergétiques et l'électricité utilisés par l'État, les autorités régionales et locales ou les autres organismes de droit public pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques jusqu'au 1^{er} janvier 2009.

La République française peut appliquer une période transitoire allant jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter son système actuel de taxation de l'électricité aux dispositions prévues dans la présente directive. Jusqu'à cette date, la moyenne du niveau global de la taxation locale actuelle de l'électricité est prise en compte pour évaluer le respect des taux minima fixés dans la présente directive.

11. La République italienne peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 3,5 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).

12. La République fédérale d'Allemagne peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).

13. Le Royaume des Pays-Bas peut appliquer jusqu'au 1^{er} janvier 2008 un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes dans la définition des fins commerciales, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 3, point a).

14. Durant les périodes transitoires établies, les États membres réduisent progressivement l'écart existant entre leurs taux nationaux et les nouveaux niveaux minima de taxation. Toutefois, lorsque la différence entre le niveau national et le niveau minimum ne dépasse pas 3 % du niveau minimum, l'État membre concerné peut attendre la fin de la période pour ajuster son niveau national.

Article 19

1. Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.

Tout État membre souhaitant introduire une telle mesure en informe la Commission et lui communique également toutes les informations pertinentes et nécessaires.

La Commission examine la demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques communautaires de la santé, de l'environnement, de l'énergie et des transports.

Dans les trois mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes et nécessaires, la Commission soit présente une proposition par laquelle le Conseil autorise une telle mesure, soit informe le Conseil des raisons pour lesquelles elle n'a pas proposé l'autorisation d'une telle mesure.

2. Les autorisations visées au paragraphe 1 sont accordées pour une période maximale de 6 ans, pouvant être renouvelée conformément à la procédure prévue au paragraphe 1.

3. Si la Commission considère que les exonérations ou réductions visées au paragraphe 1 ne peuvent plus être maintenues, notamment pour des raisons de concurrence déloyale ou

de perturbation du fonctionnement du marché intérieur, ou pour des motifs liés à la politique communautaire de la santé, de protection de l'environnement, de l'énergie ou des transports, elle présente des propositions appropriées au Conseil, qui statue à l'unanimité à leur sujet.

Article 20

1. Seuls les produits énergétiques suivants sont soumis aux dispositions en matière de contrôles et de circulation de la directive 92/12/CEE:

- a) les produits relevant des codes NC 1507 à 1518 inclus, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
- b) les produits relevant des codes NC 2707 10, 2707 20, 2707 30 et 2707 50;
- c) les produits relevant des codes NC 2710 11 à 2710 19 69 inclus. Cependant, pour les produits relevant des codes NC 2710 11 21, 2710 11 25 et 2710 19 29, les dispositions en matière de contrôles et de circulation s'appliquent uniquement aux mouvements commerciaux en vrac;
- d) les produits relevant du code NC 2711 (excepté les sous-positions 2711 11, 2711 21 et 2711 29);
- e) les produits relevant du code NC 2901 10;
- f) les produits relevant des codes NC 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 et 2902 44;
- g) les produits relevant du code NC 2905 11 00 qui ne sont pas d'origine synthétique, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant;
- h) les produits relevant du code NC 3824 90 99, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme combustible ou comme carburant.

2. Si un État membre a connaissance du fait que des produits énergétiques autres que ceux visés au paragraphe 1 sont destinés à être utilisés, mis en vente ou utilisés comme combustibles ou comme carburants, ou sont d'une façon quelconque à l'origine d'une fraude, d'une évasion ou d'un abus fiscal, il en informe immédiatement la Commission. Cette disposition s'applique également à l'électricité. La Commission transmet l'information aux autres États membres dans un délai d'un mois à partir de la réception. Une décision indiquant si les produits en cause doivent être soumis aux dispositions en matière de contrôles et de circulation de la directive 92/12/CEE est prise selon la procédure prévue à l'article 27, paragraphe 2.

3. Les États membres peuvent, au titre d'une convention bilatérale, exempter totalement ou partiellement certains ou l'ensemble des produits visés au paragraphe 1 des mesures en matière de contrôles de la directive 92/12/CEE, pour autant qu'ils ne relèvent pas des articles 7 à 9 de la présente directive. Ces conventions ne concernent pas les États membres qui n'y sont pas parties. Toutes les conventions bilatérales doivent être communiquées à la Commission, qui en informe à son tour les autres États membres.

Article 21

1. Outre les dispositions générales définissant le fait générateur et les dispositions relatives au paiement figurant dans la directive 92/12/CEE, le montant de la taxe sur les produits énergétiques est également dû lorsque survient un des faits générateurs visés à l'article 2, paragraphe 3, de la présente directive.

2. Aux fins de la présente directive, le terme «production» utilisé à l'article 4, point c), et à l'article 5, paragraphe 1, de la directive 92/12/CEE englobe, le cas échéant, l'extraction.

3. La consommation de produits énergétiques dans l'enceinte d'un établissement produisant des produits énergétiques n'est pas considérée comme un fait générateur de la taxe si la consommation consiste en produits énergétiques produits dans l'enceinte de l'établissement. Les États membres peuvent également considérer la consommation d'électricité et d'autres produits énergétiques qui ne sont pas produits dans l'enceinte d'un tel établissement et la consommation de produits énergétiques et d'électricité dans l'enceinte d'un établissement produisant des combustibles destinés à être utilisés pour la production d'électricité comme n'étant pas un fait générateur. Lorsque la consommation vise des fins qui ne sont pas liées à la production de produits énergétiques, et notamment la propulsion de véhicules, elle est considérée comme un fait générateur donnant lieu à taxation.

4. Les États membres peuvent également prévoir que la taxe sur les produits énergétiques et l'électricité est due lorsqu'il est établi qu'une condition relative à l'utilisation finale, fixée par la réglementation nationale aux fins de l'application d'un niveau réduit de taxation ou d'une exonération, n'est pas ou n'est plus remplie.

5. Pour l'application des articles 5 et 6 de la directive 92/12/CEE, l'électricité et le gaz naturel sont soumis à taxation et la taxe devient exigible au moment de leur fourniture par le distributeur ou le redistributeur. Lorsque la mise à la consommation intervient dans un État membre où le distributeur ou le redistributeur n'est pas établi, la taxe appliquée dans les États membres où la fourniture est effectuée est imputable à une société qui doit être enregistrée dans l'État membre de fourniture. La taxe est en tout cas prélevée et perçue selon les procédures fixées par chaque État membre.

Nonobstant le premier alinéa, les États membres ont le droit de déterminer le fait générateur, lorsqu'il n'existe pas de connexion entre leurs gazoducs et ceux des autres États membres.

Une entité qui produit de l'électricité pour son propre usage est considérée comme un distributeur. Nonobstant les dispositions de l'article 14, paragraphe 1, point a), les États membres peuvent exonérer les petits producteurs d'électricité, pour autant qu'ils taxent les produits énergétiques utilisés pour produire cette électricité.

Aux fins de l'application des articles 5 et 6 de la directive 92/12/CEE, le charbon, le coke et le lignite sont soumis à taxation et la taxe devient exigible au moment de leur fourniture par les sociétés qui doivent être enregistrées à cette fin par les autorités compétentes. Ces autorités peuvent autoriser le producteur, le négociant, l'importateur ou un représentant fiscal à se substi-

tuer à la société enregistrée aux fins des obligations fiscales qui lui incombent. La taxe est prélevée et perçue selon les procédures fixées par chaque État membre.

6. Les États membres ne sont pas tenus de traiter comme une «production de produits énergétiques»:

- a) les opérations au cours desquelles de petites quantités de produits énergétiques sont obtenues à titre accessoire;
- b) les opérations par lesquelles l'utilisateur d'un produit énergétique permet sa réutilisation dans sa propre entreprise, pour autant que la taxation déjà acquittée sur ce produit ne soit pas inférieure à la taxation qui serait due si le produit énergétique réutilisé était de nouveau soumis à taxation;
- c) les opérations consistant à mélanger, à l'extérieur d'un site de production ou d'un entrepôt fiscal, des produits énergétiques avec d'autres produits énergétiques ou d'autres matières, pour autant que:
 - i) la taxation sur les ingrédients du mélange ait été préalablement acquittée, et que
 - ii) le montant payé ne soit pas inférieur au montant de la taxation qui serait applicable au mélange.

La condition visée sous i) ne s'applique pas lorsque le mélange est exonéré pour un usage particulier.

Article 22

En cas de modification des taux de taxation, les stocks de produits énergétiques déjà mis à la consommation peuvent faire l'objet d'une augmentation ou d'une réduction de la taxe.

Article 23

Les États membres peuvent rembourser les montants de taxe déjà acquittés sur des produits énergétiques contaminés ou mélangés accidentellement et qui sont réintégrés en entrepôt fiscal à des fins de traitement.

Article 24

1. Les produits énergétiques mis à la consommation dans un État membre, contenus dans les réservoirs normaux des véhicules automobiles utilitaires et destinés à être utilisés comme carburant par ces mêmes véhicules, ainsi que contenus dans des conteneurs à usages spéciaux et destinés à être utilisés pour le fonctionnement, pendant le transport, des systèmes dont sont équipés ces mêmes conteneurs, ne sont pas soumis à taxation dans un autre État membre.

2. Aux fins du présent article,

on entend par «réservoirs normaux»:

- les réservoirs fixés à demeure par le constructeur sur tous les véhicules à moteur du même type que le véhicule concerné et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant tant pour la propulsion des véhicules que, le cas échéant, pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes. Sont également considérés comme réservoirs normaux les réservoirs à gaz adaptés sur des véhicules à moteur qui permettent l'utilisation directe du gaz comme carburant, ainsi que les réservoirs adaptés aux autres systèmes dont peuvent être équipés les véhicules,

— les réservoirs fixés à demeure par le constructeur sur tous les conteneurs du même type que le conteneur concerné et dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant pour le fonctionnement, au cours du transport, des systèmes de réfrigération et autres systèmes dont sont équipés les conteneurs à usages spéciaux.

Par «conteneur à usages spéciaux», on entend tout conteneur équipé de dispositifs spécialement adaptés pour les systèmes de réfrigération, d'oxygénation, d'isolation thermique ou autres systèmes.

Article 25

1. Les États membres informent la Commission des niveaux de taxation qu'ils appliquent aux produits énumérés à l'article 2 de la présente directive le 1^{er} janvier de chaque année, ainsi qu'après toute modification de leur législation nationale.

2. Lorsque les niveaux de taxation appliqués par les États membres sont exprimés dans des unités de mesure autres que celles indiquées pour chaque produit aux articles 7 à 10, les États membres notifient également les niveaux de taxation correspondants après conversion dans ces unités.

Article 26

1. Les États membres informent la Commission des mesures qu'ils prennent au titre de l'article 5, de l'article 14, paragraphe 2, et des articles 15 et 17.

2. Des mesures telles que les exonérations, réductions, différenciations ou remboursements de taxe, prévues par la présente directive, pourraient constituer des aides d'État et doivent, dans ces cas, être notifiées à la Commission en application de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

L'information communiquée à la Commission conformément à la présente directive ne dispense pas les États membres de l'obligation de notification prévue par l'article 88, paragraphe 3, du traité.

3. L'obligation, énoncée au paragraphe 1, d'informer la Commission des mesures prises au titre de l'article 5 ne dispense pas les États membres de l'obligation de notification résultant des dispositions de la directive 83/189/CEE.

Article 27

1. La Commission est assistée par le Comité des accises institué par l'article 24, paragraphe 1, de la directive 92/12/CEE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 28

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Ils appliquent les présentes dispositions à partir du 1^{er} janvier 2004, à l'exception des dispositions de l'article 16 et de l'article 18, paragraphe 1, que les États membres peuvent appliquer à partir du 1^{er} janvier 2003.

3. Lorsque les États membres adoptent leurs dispositions nationales, 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.

4. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 29

Sur la base d'un rapport et, le cas échéant, d'une proposition de la Commission, le Conseil examine périodiquement les exonérations et réductions ainsi que les taux minima de taxation prévus dans la présente directive et, statuant à l'unanimité après consultation du Parlement européen, adopte les mesures nécessaires. Le rapport établi par la Commission et son examen par le Conseil prennent en considération le bon fonctionnement du marché intérieur, la valeur réelle des niveaux minima de taxation et les grands objectifs du traité.

Article 30

Nonobstant l'article 28, paragraphe 2, les directives 92/81/CEE et 92/82/CEE sont abrogées le 31 décembre 2003.

Article 31

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

Article 32

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 27 octobre 2003.

Par le Conseil

Le président

A. MATTEOLI

ANNEXE I

A — Niveaux minima de taxation applicables aux carburants

	1 ^{er} janvier 2004	1 ^{er} janvier 2010
Essence au plomb (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 11 31, 2710 11 51 et 2710 11 59	421	421
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
Gazole (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 41 à 2710 19 49	302	330
Pétrole lampant (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 21 et 2710 19 25	302	330
GPL (en euros par 1 000 kg) Codes NC 2711 12 11 à 2711 19 00	125	125
Gaz naturel (en euros par gigajoule pouvoir calorifique supérieur) Codes NC 2711 11 00 et 2711 21 00	2,6	2,6

B — Niveaux minima de taxation applicables aux carburants utilisés aux fins prévues à l'article 8, paragraphe 2

Gazole (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 41 à 2710 19 49	21
Pétrole lampant (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 21 et 2710 19 25	21
GPL (en euros par 1 000 kg) Codes NC 2711 12 11 à 2711 19 00	41
Gaz naturel (en euros par gigajoule pouvoir calorifique supérieur) Codes NC 2711 11 00 et 2711 21 00	0,3

C — Niveaux minima de taxation applicables aux combustibles et à l'électricité

	Consommation professionnelle	Consommation non professionnelle
Gazole (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 41 à 2710 19 49	21	21
Fioul lourd (en euros par 1 000 kg) Codes NC 2710 19 61 à 2710 19 69	15	15
Pétrole lampant (en euros par 1 000 l) Codes NC 2710 19 21 et 2710 19 25	0	0
GPL (en euros par 1 000 kg) Codes NC 2711 12 11 à 2711 19 00	0	0
Gaz naturel (en euros par gigajoule pouvoir calorifique supérieur) Codes NC 2711 11 00 et 2711 21 00	0,15	0,3
Houille et coke (en euros par gigajoule) Codes NC 2701, 2702 et 2704	0,15	0,3
Électricité (en euros par MW/h) Code NC 2716	0,5	1,0

ANNEXE II

Taux réduits et exonérations de taxation visés à l'article 18, paragraphe 1

1. BELGIQUE:

- pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel et le méthane,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour la navigation de plaisance privée,
- pour une réduction des taux d'accises sur le fioul lourd en vue d'encourager l'utilisation de combustibles plus respectueux de l'environnement; cette réduction est spécifiquement liée à la teneur en soufre et le taux réduit ne peut en aucun cas être inférieur à 6,5 euros par tonne,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise,
- pour l'application d'un taux d'accise différencié à l'essence sans plomb à faible teneur en soufre (50 ppm) et en aromatiques (35 %),
- pour l'application d'un taux d'accise différencié au gazole à faible teneur en soufre (50 ppm) utilisé comme carburant.

2. DANEMARK:

- pour l'application, du 1^{er} février 2002 au 31 janvier 2008, d'un taux d'accise différencié au fioul lourd et au fioul domestique utilisés par des entreprises grosses consommatrices d'énergie pour la production de chauffage et d'eau chaude. La différenciation de droit d'accise autorisée est d'un montant maximum de 0,0095 euro par kg pour le fioul lourd et de 0,008 euro par litre pour le fioul domestique. Ces réductions d'accises doivent respecter les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux minima,
- pour une réduction des taux d'accises sur le diesel en vue d'encourager l'utilisation de carburants plus respectueux de l'environnement, à condition que ces incitations soient subordonnées à des caractéristiques techniques définies, notamment la densité, la teneur en soufre, le point de distillation et l'indice de cétane, et à condition que ces taux respectent les obligations prévues par la présente directive,
- pour l'application de taux d'accises différenciés selon que l'essence est distribuée par des stations équipées d'un système de retour des vapeurs d'essence ou par d'autres stations d'essence, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur le gazole, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour le remboursement partiel au secteur commercial, à condition que les taxes concernées soient conformes aux dispositions communautaires et que le montant de la taxe payée et non remboursée respecte toujours les taux d'accises minima ou les redevances de contrôle sur les huiles minérales prévus par la législation communautaire,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour l'application d'un taux d'accises réduit de 0,03 DKK au maximum par litre d'essence distribuée par des stations dont le matériel et le fonctionnement répondent à des normes plus sévères conçues pour éviter la fuite de méthyl-tertio-butyl-éther dans les eaux souterraines, à condition que les taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima.

3. ALLEMAGNE:

- pour l'application, du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2005, d'un taux d'accise différencié sur les carburants d'une teneur maximale en soufre de 10 ppm,
- pour l'utilisation de gaz d'hydrocarbures résiduels comme combustible de chauffage,

- un taux d'accise différencié sur les huiles minérales utilisées comme carburant dans les transports publics locaux de passagers, à condition que soient respectées les obligations de la directive 92/82/CEE,
- pour les échantillons d'huiles minérales destinés à être utilisés à des fins d'analyse, d'essais de production ou à d'autres fins scientifiques,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur les combustibles de chauffage utilisés par les industries manufacturières, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustible soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

4. GRÈCE:

- pour l'utilisation par les forces armées de l'État,
- pour l'exonération de droits d'accises des huiles minérales destinées à être utilisées comme carburant dans les véhicules officiels du ministère de la présidence et de la police nationale,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux,
- pour l'application de taxes différenciées sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour le GPL et le méthane utilisés à des fins industrielles.

5. ESPAGNE:

- pour le GPL utilisé comme carburant dans les véhicules destinés aux transports publics locaux,
- pour le GPL utilisé comme carburant dans les taxis,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

6. FRANCE:

- pour l'application, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, de taux d'accises différenciés sur le diesel utilisé dans les véhicules utilitaires, qui ne peuvent pas être inférieurs à 380 euros par 1 000 l à compter du 1^{er} mars 2003,
- dans le cadre de certaines politiques visant à assister les régions frappées de dépeuplement,
- pour la consommation en Corse, à condition que les taux réduits respectent toujours les taux d'accises minima sur les huiles minérales prévus par la législation communautaire,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur un nouveau combustible composé d'une émulsion d'eau et d'antigel en suspension dans le diesel, stabilisée par des agents tensioactifs, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur le supercarburant sans plomb contenant un additif à base de potassium améliorant les caractéristiques antirécession des soupapes (ou tout autre additif permettant d'obtenir un carburant de qualité équivalente),
- pour les carburants utilisés dans les taxis, dans la limite d'un contingent annuel,
- pour une exonération de droits d'accises des gaz utilisés comme carburants dans les transports publics, dans la limite d'un contingent annuel,
- pour une exonération de droits d'accises des gaz utilisés comme carburants dans des véhicules de collecte des immondices équipés d'un moteur à gaz,
- pour une réduction du taux d'accises sur le fuel lourd en vue d'encourager l'utilisation de combustibles plus respectueux de l'environnement; cette réduction est spécifiquement liée à la teneur en soufre et le taux d'accises sur le fioul lourd doit correspondre au taux d'accises minimum sur le fioul lourd prévu par la législation communautaire,
- pour une exonération de droits d'accises du fioul lourd utilisé comme combustible dans la production d'alumine dans la région de Gardanne,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour la distribution d'essence à la navigation de plaisance dans les ports corses,

- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise,
- jusqu'au 31 décembre 2005, pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour l'octroi d'agréments permettant l'application d'un taux d'accise différencié au mélange utilisé comme carburant «essences/dérivés de l'alcool éthylique dont la composante alcool est d'origine agricole» et permettant l'application d'un taux d'accise différencié au mélange utilisé comme carburant «gazole/esters méthyliques d'huiles végétales». Pour bénéficier d'une réduction d'accises sur les mélanges incorporant des esters méthyliques d'huiles végétales et des dérivés de l'alcool éthylique, utilisés comme carburant au sens de la présente directive, les autorités françaises doivent donner leur agrément aux unités de production des biocarburants en question au plus tard le 31 décembre 2003. Ces agréments ont une durée de validité d'au maximum six ans à partir de la date de délivrance de l'agrément. La réduction prévue dans l'agrément peut s'appliquer au-delà du 31 décembre 2003, jusqu'au terme de l'agrément. Les réductions d'accises n'excèdent pas 35,06 euros/hl ou 396,64 euros/t pour les esters méthyliques d'huiles végétales et 50,23 euros/hl ou 297,35 euros/t pour les dérivés de l'alcool éthylique utilisés dans les mélanges définis. Les réductions d'accises sont modulées en fonction de l'évolution des cours des matières premières, afin que lesdites réductions ne conduisent pas à une surcompensation des coûts additionnels liés à la production de biocarburants. La présente décision est applicable à partir du 1^{er} novembre 1997. Elle expire le 31 décembre 2003,
- pour l'octroi d'agréments permettant l'application d'un taux d'accise différencié au mélange «fioul domestique/esters méthyliques d'huiles végétales». Pour bénéficier d'une réduction d'accises sur les mélanges incorporant des esters méthyliques d'huiles végétales et utilisés comme combustible au sens de la présente directive, les autorités françaises doivent donner leur agrément aux unités de production des biocombustibles en question au plus tard le 31 décembre 2003. Ces agréments ont une durée de validité d'au maximum six ans à compter de la date de délivrance de l'agrément. La réduction prévue dans l'agrément peut s'appliquer au-delà du 31 décembre 2003 jusqu'au terme de l'agrément, sans possibilité de renouvellement. Les réductions d'accises n'excèdent pas 35,06 euros/hl ou 396,64 euros/t pour les esters méthyliques d'huiles végétales utilisés dans les mélanges définis. Les réductions d'accises sont modulées en fonction de l'évolution des cours des matières premières, afin que lesdites réductions ne conduisent pas à une surcompensation des coûts additionnels liés à la production de biocarburants. La présente décision est applicable à partir du 1^{er} novembre 1997. Elle expire le 31 décembre 2003.

7. IRLANDE:

- pour le GPL, le gaz naturel et le méthane utilisés comme carburants dans les véhicules à moteur,
- pour les véhicules à moteur utilisés par les handicapés,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour la production d'alumine dans la région de Shannon,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour la navigation de plaisance privée,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustible soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise,
- pour une application de taux d'accises différenciée sur le gazole à faible teneur en soufre.

8. ITALIE:

- pour l'application, jusqu'au 30 juin 2004, de taux d'accises différenciés aux mélanges utilisés comme carburants comprenant 5 % ou 25 % de biodiesel. Les réductions d'accises ne peuvent pas être supérieures au montant de l'accise qui serait dû sur le volume des biocarburants présent dans les produits qui peuvent bénéficier de ladite réduction. Les réductions d'accises sont modulées en fonction de l'évolution des cours des matières premières, afin que lesdites réductions ne conduisent pas à une surcompensation des coûts additionnels liés à la production de biocarburants,
- pour une réduction, jusqu'au 1^{er} janvier 2005, du taux d'accises sur le carburant utilisé par les transporteurs par route, qui ne peut pas être inférieur à 370 euros par 1 000 l à partir du 1^{er} janvier 2004,
- pour les gaz d'hydrocarbures résiduels utilisés comme combustible,
- pour une réduction des droits d'accises sur les émulsions eau/gazole et sur les émulsions eau/huiles combustibles lourdes du 1^{er} octobre 2000 au 31 décembre 2005, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive et notamment les niveaux de taxation minima.

- pour le méthane utilisé comme carburant dans les véhicules à moteur,
- pour les forces armées de l'État,
- pour les ambulances,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour le carburant utilisé dans les taxis,
- pour une réduction des droits d'accises appliqués, dans certaines zones géographiques particulièrement désavantagées, au fuel domestique et au GPL utilisés à des fins de chauffage et distribués par les réseaux locaux, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
- pour la consommation dans les régions du Val d'Aoste et de Gorizia,
- pour une réduction des droits d'accises sur l'essence consommée sur le territoire du Frioul-Vénétie-Julienne, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
- pour une réduction des droits d'accises sur les huiles minérales consommées dans les régions d'Udine et de Trieste, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive,
- pour une exonération de droits d'accises des huiles minérales utilisées comme combustibles dans la production d'alumine en Sardaigne,
- pour une réduction des droits d'accises sur le mazout destiné à la production de vapeur et sur le gazole utilisé dans des fours pour sécher et faire fonctionner des tamis moléculaires dans la région de Calabre, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

9. LUXEMBOURG:

- pour le GPL, le gaz naturel et le méthane,
- pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
- pour une réduction des taux d'accises sur le fioul lourd en vue d'encourager l'utilisation de combustibles plus respectueux de l'environnement; cette réduction est spécifiquement liée à la teneur en soufre et le taux réduit ne peut en aucun cas être inférieur à 6,5 euros par tonne,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustible soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

10. PAYS-BAS:

- pour le GPL, le gaz naturel et le méthane,
- pour les échantillons d'huiles minérales destinés à être utilisés à des fins d'analyse, d'essais de production ou à d'autres fins scientifiques,
- pour l'utilisation par les forces armées de l'État,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur le GPL utilisé comme carburant dans les transports publics,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur le GPL utilisé comme carburant dans les véhicules de ramassage des ordures, de nettoyage des fosses d'égouts et de nettoyage des rues,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur le gazole à faible teneur en soufre (50 ppm) jusqu'au 31 décembre 2004,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence à faible teneur en soufre (50 ppm) jusqu'au 31 décembre 2004.

11. AUTRICHE:

- pour le gaz naturel et le méthane,
- pour le GPL utilisé comme carburant dans les véhicules destinés aux transports publics locaux,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustible soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

12. PORTUGAL:

- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour l'exonération de droits d'accises du GPL, du gaz naturel et du méthane utilisés comme carburants dans les transports publics locaux de passagers,
- pour une réduction des taux d'accises sur le fuel consommé dans la région autonome de Madère; cette réduction ne peut pas être supérieure aux surcoûts entraînés par le transport du fioul jusqu'à cette région,
- pour une réduction des taux d'accises sur le fioul lourd en vue d'encourager l'utilisation de combustibles plus respectueux de l'environnement; cette réduction est spécifiquement liée à la teneur en soufre et le taux de l'accise sur le fioul lourd doit correspondre au taux d'accises minimum sur le fioul lourd prévu par la législation communautaire,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

13. FINLANDE:

- pour le gaz naturel utilisé comme carburant,
- pour une exonération de droits d'accises du méthane et du GPL, quelle qu'en soit l'utilisation,
- pour la réduction des taux d'accises sur le gazole routier et le gazole de chauffage, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima visés aux articles 7 à 9,
- pour la réduction des taux d'accises sur l'essence reformulée, plombée ou sans plomb, à condition que les taux respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
- pour la navigation de plaisance privée,
- pour les huiles usagées réutilisées comme combustibles soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.

14. SUÈDE:

- pour une réduction des taux d'accises sur le diesel en fonction de catégories environnementales,
- pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
- pour l'application, jusqu'au 30 juin 2008, d'un taux différencié de taxe sur l'énergie à l'essence alkylat destinée aux moteurs à deux temps, à condition que le taux d'accise total applicable soit conforme aux dispositions de la présente directive,

- pour une exonération de droits d'accises du méthane produit par des procédés biologiques et d'autres gaz résiduels,
- pour une réduction des taux d'accises sur les huiles minérales utilisées à des fins industrielles, à condition que ces taux respectent les obligations prévues par la présente directive,
- pour une réduction des taux d'accises sur les huiles minérales utilisées à des fins industrielles en appliquant à la fois un taux inférieur au niveau général et un taux réduit pour les entreprises ayant une forte consommation d'énergie, à condition que ces taux respectent les obligations prévues par la présente directive, et qu'ils n'entraînent pas de distorsion de concurrence,
- pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive.

15. ROYAUME-UNI:

- pour l'application, jusqu'au 31 mars 2007, de taux d'accises différenciés pour le carburant contenant du biodiesel ou pour le biodiesel utilisé pur pour les transports routiers. Les taux communautaires minima doivent être respectés et aucune surcompensation ne peut intervenir pour les coûts supplémentaires générés par la production de biocarburants,
 - pour le GPL, le gaz naturel et le méthane utilisés comme carburant,
 - pour une réduction des taux d'accises sur le diesel en vue d'encourager l'utilisation de carburants plus respectueux de l'environnement,
 - pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'essence sans plomb en fonction de différentes catégories environnementales, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les niveaux de taxation minima fixés à l'article 7,
 - pour les véhicules utilisés pour les transports publics locaux de passagers,
 - pour l'application de taux d'accises différenciés sur l'émulsion eau/diesel, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima,
 - pour la navigation aérienne autre que celle visée à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la présente directive,
 - pour la navigation de plaisance privée,
 - pour les huiles usagées réutilisées comme combustible soit directement après récupération, soit après un processus de recyclage des huiles usagées, et dont la réutilisation est soumise à accise.
-