Parlement européen
2024-2029

Commission des affaires économiques et monétaires

2021/0213(CNS)

23.6.2025

AMENDEMENTS
102 - 199

Projet de rapport
Johan Van Overtveldt
(PE770.060v01-00)

restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte)

Proposition de directive
(COM(2021)0563 – C9-0362/2021 – 2021/0213(CNS))

Amendement 102
Sirpa Pietikäinen

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) Les décisions en matière de fiscalité relèvent de la compétence des États membres, qui sont souverains dans ce domaine. Toutefois, les traités de l'UE et, par conséquent, les compétences n'ont pas évolué conformément aux priorités d'actualité de l'Europe et, étant donné que les thèmes du climat et de l'énergie sont au cœur de la législation actuelle de l'UE ainsi que des compétences, il est justifié de réglementer dans une perspective européenne harmonisée pour faire face à la menace imminente que représentent le changement climatique et le non-respect des limites planétaires. L'Europe a besoin d'un cadre de taxation de l'énergie pleinement harmonisé et fondé sur des données scientifiques. Suivant la même logique que le système d'échange de quotas d'émission (SEQE de l'UE), la taxation des énergies fossiles doit augmenter progressivement au cours de la prochaine décennie, jusqu'à imposer une taxe de 40 à 80 % sur les sources d'énergie d'origine fossile et nocives pour l'environnement. Cela permettrait également le transfert indispensable des investissements à long terme vers les énergies renouvelables et accélérerait la transition, tout en créant une sécurité juridique pour les entreprises et les entreprises.

Or. en

Amendement 103
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) La révision de la directive sur la taxation de l'énergie est essentielle pour garantir que la politique fiscale de l'Union contribue efficacement aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, d'une transition écologique socialement équitable et d'un marché intérieur opérationnel qui contribue à la croissance économique de l'Union. Le cadre actuel, fondé sur des références obsolètes et des taux minimaux incohérents, a provoqué d'importantes distorsions sur le marché intérieur et ne reflète pas les coûts réels de l'utilisation de l'énergie pour l'environnement et la santé. Un système modernisé de taxation de l'énergie, fondé sur le contenu énergétique et la performance environnementale, est nécessaire pour envoyer des signaux de prix clairs, soutenir une croissance économique durable et créer des conditions de concurrence équitables pour les technologies propres et l'industrie européenne.

Or. en

Amendement 104
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 ter) Bien que les prix de l'énergie aient récemment diminué par rapport à leurs pics de 2022, de nombreux ménages et entreprises continuent d'être confrontés à des difficultés d'accessibilité financière en raison de la volatilité persistante des prix

et des tensions inflationnistes. Il est encourageant de constater que le coût des technologies énergétiques durables, telles que l'énergie solaire et éolienne, a considérablement diminué ces dernières années, et que ces sources sont moins exposées aux chocs mondiaux sur les prix des combustibles, mais aussi qu'elles entraînent des coûts sanitaires et environnementaux bien inférieurs à ceux des combustibles fossiles.

Or. en

Amendement 105
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 quater) Le renforcement de la souveraineté énergétique européenne nécessite de réduire les dépendances structurelles à l'égard des combustibles fossiles importés. L'alignement des niveaux minimaux de taxation sur la teneur en carbone des produits énergétiques peut accélérer la transition vers les énergies renouvelables produites à l'échelon national, ce qui renforce l'autonomie stratégique et la résilience dans tous les États membres.

Or. en

Amendement 106
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 quinquies) Si les décisions en matière de fiscalité relèvent de la compétence des États membres, l'Union a le pouvoir, en vertu de l'article 113 du traité FUE, d'harmoniser les impôts indirects lorsque cela est nécessaire au fonctionnement du marché intérieur. Ces mesures doivent respecter les principes de subsidiarité, de proportionnalité et d'efficience.

Or. en

Amendement 107
Kira Marie Peter-Hansen
au nom du groupe Verts/ALE

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) L'objectif premier de la taxation de l'énergie est environnemental, à savoir la modification des modèles de consommation et d'investissement. Un objectif secondaire, mais important, consiste à générer des recettes. Poursuivre d'autres objectifs stratégiques au moyen de la taxation de l'énergie pourrait avoir des effets négatifs sur les objectifs premier et secondaire. Bien qu'elle puisse avoir un tel effet, la taxation de l'énergie n'est pas un instrument politique de redistribution.

Or. en

Amendement 108
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) L'objectif premier de la taxation de l'énergie est environnemental, dans le but de modifier les modèles de consommation et d'investissement. Toutefois, les modifications de la taxation de l'énergie peuvent avoir un effet redistributif, notamment en touchant les ménages les plus vulnérables et les ménages en situation de précarité énergétique. Il convient d'en tenir compte dans la présente directive afin d'éviter d'exacerber les inégalités.

Or. en

Amendement 109
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Il est nécessaire de veiller à ce que l'application de règles de taxation claires aux produits énergétiques et à l'électricité continue de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur tout en s'attaquant aux défis liés au climat et à l'environnement dans le contexte de la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[28]. La taxation de l'énergie peut contribuer à l'ambition de ***réduire d'au moins 55 % les*** émissions nettes de gaz à effet de serre à ***l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 1990,*** ainsi qu'à la réalisation de l'objectif «zéro pollution» par l'application du principe du pollueur-payeur, en garantissant que la taxation des carburants, des combustibles et de l'électricité tienne ***mieux*** compte de l'incidence de ceux-ci sur l'environnement et la ***santé***. La contribution de la taxation de l'énergie à	3. Il est nécessaire de veiller à ce que l'application de règles de taxation claires aux produits énergétiques et à l'électricité continue de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur tout en s'attaquant aux défis liés au climat et à l'environnement dans le contexte de la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[28] ***ainsi que des propositions législatives qui en découlent***. La taxation de l'énergie peut contribuer ***de manière déterminante*** à l'ambition de ***réduction des*** émissions nettes de gaz à effet de serre ***conformément*** à ***la loi européenne sur le climat, à la réalisation des objectifs en ce qui concerne les énergies enouvelables et l'efficacité énergétique*** ainsi qu'à la réalisation de l'objectif «zéro pollution» par l'application du principe du pollueur-payeur, en garantissant que la taxation des

ces objectifs a été approuvée par le Conseil dans ses conclusions sur le cadre de l'UE en matière de la taxation de l'énergie[29].

carburants, des combustibles et de l'électricité tienne ***parfaitement*** compte de l'incidence de ceux-ci sur l'environnement***, la santé*** et la ***biodiversité, et qu'elle transmette un signal de prix clair aux consommateurs et aux entreprises***. La contribution de la taxation de l'énergie à ces objectifs a été approuvée par le Conseil dans ses conclusions sur le cadre de l'UE en matière de la taxation de l'énergie[29].

---

[28] COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

[29] 14861/19 du 5 décembre 2019.

---

[28] COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

[29] 14861/19 du 5 décembre 2019.

Or. en

Amendement 110
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) Il est nécessaire de veiller à ce que l'application de règles de taxation claires aux produits énergétiques et à l'électricité continue de contribuer ***au bon fonctionnement du marché intérieur tout en s'attaquant aux*** défis liés au climat et à l'environnement dans le contexte de la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[28]. ***La taxation*** de ***l'énergie peut contribuer*** à ***l'ambition*** de ***réduire d'au moins 55 % les émissions nettes*** de gaz à effet de serre ***à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 1990***, ainsi qu'à la réalisation de l'objectif «zéro pollution» par l'application du principe du pollueur-payeur, en garantissant que la taxation des carburants, des combustibles et de l'électricité tienne ***mieux*** compte de l'incidence de ceux-ci sur l'environnement et la ***santé***. La	(3) Il est nécessaire de veiller à ce que l'application de règles de taxation claires aux produits énergétiques et à l'électricité continue de contribuer ***à la résolution des*** défis liés au climat et à l'environnement dans le contexte de la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[28]. ***Tout en veillant à ce que tous les ménages de l'Union, et en particulier ceux à faibles revenus, aient accès à ces produits. La taxation*** de ***l'énergie devrait contribuer à la réduction des émissions*** de gaz à effet de serre ***conformément à la loi européenne sur le climat***, ainsi qu'à la réalisation ***des objectifs dans les domaines de l'énergie renouvelable et de l'efficacité énergétique et*** de l'objectif «zéro pollution» par l'application du principe du pollueur-payeur, en garantissant que la taxation des carburants, des combustibles

contribution de la taxation de l'énergie à ces objectifs a été approuvée par le Conseil dans ses conclusions sur le cadre de l'UE en matière de la taxation de l'énergie[29].

et de l'électricité tienne compte de l'incidence ***réelle*** de ceux-ci sur l'environnement***, la santé*** et la ***biodiversité***. La contribution de la taxation de l'énergie à ces objectifs a été approuvée par le Conseil dans ses conclusions sur le cadre de l'UE en matière de la taxation de l'énergie[29].

[28] COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

[29] 14861/19 du 5 décembre 2019.

[28] COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

[29] 14861/19 du 5 décembre 2019.

Or. en

Amendement 111
Marco Falcone

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte propose par la Commission européenne	*Amendement*
	(3 bis) Les régions insulaires, périphériques et éloignées n'avaient guère d'autre choix que d'appuyer leur compétitivité économique sur des services de transport aérien efficaces, qui ont rendu possibles des flux économiques essentiels et d'autres facteurs de développement économique, voire les ont encouragés. L'amélioration de la connectivité aérienne a apporté des avantages économiques plus larges, au-delà de ceux qui profitent aux utilisateurs directs des réseaux de transport aérien. Outre ce que l'on pourrait considérer comme des avantages économiques directs de l'aviation, la connectivité aérienne entre les États membres sert de moteur essentiel à la croissance économique et au bien-être social. Les liaisons aériennes qui relient les États membres centraux aux régions insulaires, périphériques et éloignées continuent à contribuer de manière

essentielle à la croissance économique. Dans cette perspective, la taxation des carburants d'aviation devrait pouvoir prendre en compte, sur la base de décisions de l'État membre concerné, des mesures spécifiques visant à contenir le coût des billets d'avion, notamment pour assurer l'accessibilité et la continuité territoriale de ces régions.

Or. it

Amendement 112
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Il est essentiel que la directive mette en œuvre les principes découlant de la stratégie de l'Union pour l'intégration des systèmes énergétiques, et que ses dispositions tiennent donc compte de l'ordre de priorité consistant à promouvoir en premier lieu l'efficacité énergétique et les économies d'énergie dans toute l'économie, puis l'électrification renouvelable directe et pour les applications qui ne peuvent être réduites par d'autres moyens, l'utilisation de combustibles produits à partir de source d'énergie renouvelable, ainsi que l'amélioration de l'utilisation de la chaleur et du stockage pour favoriser une plus grande intégration entre les secteurs, soutenant ainsi la transition énergétique et stimulant la participation des citoyens, tout en maintenant des coûts abordables pour les autorités européennes et les citoyens européens.

Or. en

Amendement 113
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Les régions insulaires, périphériques, ultrapériphériques et éloignées n'ont guère d'autre choix que de renforcer leur compétitivité économique avec l'aide du transport aérien, de manière à permettre et à faciliter des flux économiques essentiels et d'autres moteurs du développement économique. L'amélioration de la connectivité aérienne a apporté des avantages économiques plus larges, au-delà de ceux qui profitent aux utilisateurs directs des réseaux de transport aérien. Tant que des alternatives plus respectueuses de l'environnement ne seront pas disponibles, les régions insulaires, périphériques et éloignées seront désavantagées sur le plan économique par rapport aux régions centrales.

Or. en

Amendement 114
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Le transport aérien joue un rôle important dans la cohésion territoriale et l'accessibilité des régions périphériques, montagneuses, insulaires, peu peuplées et ultrapériphériques. Une connectivité améliorée et abordable peut soutenir le développement économique et l'inclusion

sociale dans ces domaines. Dans le même temps, les considérations environnementales nécessitent une approche équilibrée qui préserve la connectivité essentielle tout en encourageant des modes de transport plus durables lorsque cela est possible.

Or. en

Amendement 115
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) La ***fiscalité environnementale*** peut être un moyen économiquement efficient pour les États membres d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes ***en matière de taxation dans ce domaine***.	(4) La ***taxation des produits énergétiques et de l'électricité*** peut être un moyen économiquement efficient pour les États membres***, et donc pour l'Union dans son ensemble,*** d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre***, d'encourager l'indépendance énergétique et de stimuler l'adoption de sources d'énergie non fossiles***. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes ***qui correspondent aux particularités socio-économiques des États membres***.

Or. en

Amendement 116
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) La fiscalité environnementale peut être un moyen économiquement efficient	(4) La fiscalité environnementale peut être un moyen économiquement efficient

pour les États membres d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes en matière de taxation dans ce domaine.

pour les États membres d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes en matière de taxation dans ce domaine***, tout en préservant la flexibilité des États membres en matière de prérogatives fiscales, notamment en ce qui concerne la promotion du développement économique et social de leurs régions insulaires, périphériques, ultrapériphériques et éloignées***.

Or. en

Amendement 117
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) La fiscalité environnementale ***peut être*** un moyen économiquement efficient pour les États membres d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes en matière de taxation dans ce domaine.	(4) La fiscalité environnementale ***est*** un moyen économiquement efficient pour ***l'Union et*** les États membres ***de devenir indépendants d'un point de vue énergétique et*** d'atteindre les réductions ciblées des émissions de gaz à effet de serre***, ainsi que d'améliorer les économies d'énergie et l'efficacité énergétique tout en encourageant l'utilisation de sources d'énergie renouvelables***. Le bon fonctionnement du marché intérieur requiert des règles communes en matière de taxation dans ce domaine.

Or. en

Amendement 118
Sirpa Pietikäinen

Proposition de directive
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 bis) L'hydrogène est l'une des options les plus prometteuses pour la décarbonation des produits énergétiques, à l'échelle des entreprises comme des consommateurs. La présente directive devrait donc envoyer au marché un signal clair en faveur de l'hydrogène vert, en le rendant moins cher et plus facilement disponible.

Or. en

Amendement 119
Sirpa Pietikäinen

Proposition de directive
Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 ter) L'hydrogène vert jouera un rôle essentiel, notamment pour la décarbonation du secteur automobile. Il est donc indispensable de réduire toute éventuelle disparité dans la taxation de l'hydrogène vert applicable aux véhicules routiers, indépendamment de la technologie utilisée, qu'il s'agisse de moteurs à combustion interne ou de piles à combustible.

Or. en

Amendement 120
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Il convient toutefois que les États	(5) Il convient toutefois que les États

membres puissent utiliser la taxation de l'énergie relative aux carburants, aux combustibles et à l'électricité à diverses fins qui ne sont pas nécessairement ni spécifiquement ou exclusivement liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	membres puissent utiliser la taxation de l'énergie relative aux carburants, aux combustibles et à l'électricité à diverses fins qui ne sont pas nécessairement ni spécifiquement ou exclusivement liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ***ou de la pollution atmosphérique. En particulier, il convient de garantir la possibilité de réduire la charge fiscale pesant sur les ménages à faibles revenus, les ménages vulnérables et les ménages en situation de précarité énergétique, en particulier lorsqu'ils sont locataires.***

Or. en

Amendement 121
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Il convient toutefois que les États membres puissent utiliser la taxation de l'énergie relative aux carburants, aux combustibles et à l'électricité à diverses fins qui ne sont pas nécessairement ni spécifiquement ou exclusivement liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	(5) Il convient toutefois que les États membres puissent utiliser la taxation de l'énergie relative aux carburants, aux combustibles et à l'électricité à diverses fins qui ne sont pas nécessairement ni spécifiquement ou exclusivement liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ***comme l'augmentation des recettes***.

Or. en

Amendement 122
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) La pandémie de COVID-19 et les évolutions géopolitiques de ces dernières

années ont considérablement modifié le paysage énergétique de l'Union et ont mis en lumière les limites d'un cadre de marché conçu il y a plusieurs décennies, lorsque la production d'électricité était principalement fossile et centralisée. L'organisation actuelle du marché de gros de l'électricité, où les prix sont souvent fixés par la production au gaz, a entraîné une volatilité des prix et une surtarification de l'électricité produite à partir de sources renouvelables. Cette situation nuit au caractère abordable et à la compétitivité des énergies propres et appelle à la fois des mesures d'urgence et des réformes structurelles. Dans ce contexte, l'Union devrait œuvrer en faveur d'un découplage progressif des prix de l'électricité renouvelable des prix du gaz sur les marchés de gros afin de refléter les coûts réels des différentes sources d'énergie, d'améliorer la protection des consommateurs et des entreprises et de soutenir la transition vers une économie neutre pour le climat et l'indépendance énergétique de l'Union.

Or. en

Amendement 123
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) 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.	(6) 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 ***ainsi qu'à la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques. La Cour des comptes de l'Union européenne a également relevé que le niveau de taxation des sources d'énergie ne tient pas***

compte des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union. En outre, le prix des produits énergétiques ne traduit pas les coûts environnementaux des émissions.

Or. en

Amendement 124
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposition de directive
Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 bis) S'agissant des régions insulaires n'ayant aucune liaison par route, train ou pont avec le continent européen, et des régions périphériques, ultrapériphériques et éloignées, notamment celles dont l'économie est fortement dépendante du tourisme, la taxe sur le kérosène devrait être supprimée pour les vols à destination et en provenance de ces régions, pendant les cinq premières années, et devrait ensuite être augmentée en cinq étapes annuelles égales au cours des cinq années suivantes pour arriver aux niveaux atteints pour tous les vols à la fin de la période de dix ans. Toutes les mesures de précaution devraient être prises pour éviter tout détournement de trafic dans l'utilisation du kérosène.

Or. en

Justification

The tax on aviation fuel as proposed will crucially affect the competitiveness of insular, peripheral and remote regions, which have no road, rail or bridge alternatives by which to maintain connectivity with the European mainland, especially when tourism accounts for a significant proportion of their economy. Such territories need to be given a breathing space (of five years) in order to provide them with a chance of maintaining some degree of competitiveness before taxes on the aviation fuel used to reach them by air begin to be introduced. Commenced as of the sixth year, taxation levels would then reach over five years, the same levels applicable to all other territories in the Union.

Amendement 125
Thomas Bajada, Costas Mavrides, Carla Tavares, Sérgio Gonçalves, Alex Agius Saliba, André Rodrigues, Francisco Assis, Daniel Attard, Irene Tinagli

Proposition de directive
Considérant 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 ter) Afin de garantir un niveau approprié de connectivité avec les régions insulaires et ultrapériphériques à des prix abordables, le règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime donne aux États membres la possibilité générale d'exempter les voyages effectués par des navires à passagers, autres que les navires de croisière, vers des îles de moins de 200 000 résidents permanents et les voyages nationaux vers des îles qui sont effectués dans le cadre d'un contrat de service public ou soumis à une obligation de service public.

Or. en

Amendement 126
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Il est urgent de mettre en place des actions ambitieuses afin de lutter contre le changement climatique, de relever les défis écologiques et de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C en vue de freiner les effets du changement climatique sur la planète, et par conséquent sur la pêche et l'aquaculture, et d'aboutir au scénario le moins

pessimiste. L'Union européenne s'est engagée à atteindre, au plus tard d'ici 2050, l'objectif de neutralité en matière d'émissions de gaz à effet de serre, comme confirmé dans le pacte vert pour l'Europe.

Or. en

Amendement 127
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 ter) Le changement climatique a une incidence sur l'environnement marin à l'échelle mondiale et représente un facteur de stress croissant sur les écosystèmes, qui sont déjà exposés à de nombreuses pressions telles que la pollution et la perte d'habitat et de biodiversité.

Or. en

Amendement 128
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 8 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 quater) Le réchauffement des mers constitue un problème qui touche plusieurs bassins maritimes en Europe et dont les effets sont ressentis à l'échelle du secteur par toutes les catégories de pêcheurs.

Or. en

Amendement 129
Markus Ferber

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Il convient également que les États membres reproduisent en tout temps le classement des niveaux minimaux de taxation tel qu'il figure à l'annexe en ce qui concerne les différents produits pour chaque utilisation donnée afin de garantir une structure des taux adaptée aux considérations environnementales. ***Les taux minimaux de taxation de l'énergie devraient faire l'objet chaque année d'une adaptation automatique pour tenir compte de l'évolution de leur valeur réelle afin de préserver le niveau actuel d'harmonisation des taux et ainsi d'atténuer les effets de la volatilité des prix de l'énergie et des denrées alimentaires. Il y a lieu que cette adaptation s'effectue sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par Eurostat.***	(11) Il convient également que les États membres reproduisent en tout temps le classement des niveaux minimaux de taxation tel qu'il figure à l'annexe en ce qui concerne les différents produits pour chaque utilisation donnée afin de garantir une structure des taux adaptée aux considérations environnementales.

Or. en

Amendement 130
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à certains produits ou utilisations, une période transitoire d'application ***est***	(12) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à certains produits ou utilisations, une période transitoire d'application ***peut être*** nécessaire. ***Cependant, l'urgence***

nécessaire.

climatique exige une mise en œuvre rapide des dispositions prévues dans la présente directive.

Or. en

Amendement 131
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à certains produits ou utilisations, une période transitoire d'application ***est*** nécessaire.	(12) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse des dispositions relatives à certains produits ou utilisations, une période transitoire d'application ***peut être*** nécessaire.

Or. en

Amendement 132
Fernando Navarrete Rojas

Proposition de directive
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Les systèmes d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE 1 et SEQE 2), établis en vertu de la directive 2003/87/CE et de la directive (UE) 2023/959, prévoient des mécanismes solides fondés sur le marché pour internaliser les coûts du carbone liés à la consommation de combustibles fossiles dans tous les secteurs, y compris l'énergie, l'industrie, l'aviation, le transport maritime, le bâtiment et le transport routier, en garantissant une réduction progressive des émissions de gaz à effet de serre conformément à l'objectif de neutralité climatique de

l'Union à l'horizon 2050. Afin de maximiser l'efficacité de ces systèmes et de préserver le tissu social et économique de l'Union, il est impératif d'éliminer les chevauchements de mesures fiscales qui taxent la même externalité environnementale, de manière à alléger la charge cumulée qui pèse sur les citoyens et les entreprises.

Or. en

Amendement 133
Fernando Navarrete Rojas

Proposition de directive
Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 ter) Le chevauchement entre le SEQE 1 et le SEQE 2 en matière de tarification du carbone et de taxation de l'énergie au titre de la présente directive risque de provoquer une double imposition, qui a une incidence disproportionnée sur les ménages et nuit à la compétitivité des entreprises européennes dans les secteurs des industries, des transports et domestique. Il est essentiel d'abaisser les taux minimaux de taxation des produits énergétiques et de l'électricité effectivement couverts par le SEQE 1 ou le SEQE 2 afin d'éviter des coûts excessifs, de garantir une transition écologique abordable et durable, et de renforcer le SEQE en tant qu'instrument global de décarbonation.

Or. en

Amendement 134
Fernando Navarrete Rojas

Proposition de directive
Considérant 13 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 quater) Les États membres devraient avoir la possibilité d'ajuster la taxation de l'énergie afin de ne pas fausser le signal de prix découlant du prix du carbone applicable dans le cadre du SEQE (SEQE 1 ou SEQE 2). Les recettes du SEQE sont également liées à l'énergie et contribuent à équilibrer les objectifs de décarbonation et les objectifs budgétaires, tout en protégeant les consommateurs contre la volatilité des prix et en garantissant une concurrence loyale dans tous les secteurs. Ces ajustements doivent donner la priorité au caractère abordable pour les citoyens et les ménages et renforcer la compétitivité mondiale de l'Union, en respectant les principes de neutralité technologique et d'innovation axée sur le marché, tout en garantissant la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO_2.

Or. en

Amendement 135
Fernando Navarrete Rojas

Proposition de directive
Considérant 13 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 quinquies)L'engagement de l'Union en faveur d'une transition juste exige une répartition équitable des incidences économiques des politiques climatiques. En alignant la taxation de l'énergie sur le SEQE 1 et le SEQE 2, la présente directive facilite le réinvestissement des recettes du SEQE, y compris par l'intermédiaire du Fonds social pour le climat et d'initiatives nationales en

matière de climat, afin d'apporter un soutien direct aux citoyens et aux entreprises, en renforçant l'acceptation et le renforcement du projet européen.

Or. en

Amendement 136
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la 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.	(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la 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***, notamment en incitant à l'efficacité énergétique et au recours aux énergies renouvelables,*** et en encourageant une utilisation accrue du facteur travail. ***Il est vivement recommandé de concevoir un système fiscal de manière telle que l'éventuelle nature régressive de la directive relative à la taxation de l'énergie soit atténuée et, le cas échéant, compensée par une forte progressivité du système fiscal, ainsi que des politiques de redistribution.***

Or. en

Amendement 137
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la 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.	(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la 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***, notamment en incitant à l'efficacité énergétique et au recours aux énergies renouvelables***, et en encourageant une utilisation accrue du facteur travail. ***Il convient d'encourager vivement une configuration du système fiscal afin de prévenir efficacement la précarité en matière de mobilité.***

Or. en

Amendement 138
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la taxation des produits énergétiques et de l'électricité relèvent de la compétence de chacun des	(14) Les régimes fiscaux instaurés dans le cadre de la mise en œuvre du présent cadre de l'Union pour la 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.

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. ***Le système fiscal doit être conçu de manière à éviter des incidences négatives sur les ménages à faibles revenus, en particulier les locataires.***

Or. en

Amendement 139
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) D'après les estimations, les conséquences moyennes de la présente proposition sur le bien-être sont très limitées dans l'ensemble des États membres. Étant donné que l'électricité constitue une part importante des dépenses des ménages à faibles revenus, les réductions envisagées des taux de taxation sur l'électricité ont des effets progressifs considérables sur la distribution dans l'ensemble de l'Union et au sein de tous les États membres qui devraient les appliquer.

Or. en

Amendement 140
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) Les prix des produits énergétiques sont des éléments clés des politiques dans le domaine de l'énergie, des transports et de l'environnement au sein de l'Union.	(15) Les prix des produits énergétiques sont des éléments clés des politiques dans le domaine de l'énergie, des transports et de l'environnement au sein de l'Union. ***Dans le contexte de prix de l'énergie élevés en raison de la volatilité des marchés internationaux des carburants fossiles, les États membres pourraient atténuer la hausse des prix à la consommation pour les ménages et microentreprises vulnérables, notamment en réduisant les taxes et prélèvements sur les factures d'énergie des consommateurs, comme le prévoit la directive (UE) 2019/944 (directive relative au marché intérieur de l'électricité) et comme le rappelle également la communication de la Commission du 13 octobre 2021 relative à la lutte contre la hausse des prix de l'énergie électrique: une panoplie d'instruments d'action et de soutien.***

Or. en

Amendement 141
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 bis) La possibilité d'appliquer des taux de taxation différenciés à un même produit devrait être autorisée dans certaines circonstances, lorsque cette mesure vise à permettre l'égalité d'accès à ces produits pour tous les ménages et à promouvoir le transport public.

Or. en

Amendement 142
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) La taxation de l'énergie ne devrait s'appliquer qu'à la consommation finale, et il ne saurait être question de taxer l'utilisation d'énergie dans la chaîne de valeur énergétique ni la conversion ou le stockage sous aucune forme que ce soit. Ce principe devrait s'appliquer à toutes les formes de processus de conversion énergétique ainsi qu'aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour le transport et le stockage des produits énergétiques et de l'électricité. Dans ce contexte, il convient d'interpréter la conversion comme le processus consistant à convertir une forme d'énergie en une autre, telle que le fait d'utiliser du gaz naturel pour produire de l'électricité ou celui de produire de l'hydrogène à partir d'électricité ou de gaz naturel.

Or. en

Amendement 143
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant. Il	(18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant. Il

convient que l’électricité figure toujours parmi les sources d’énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, notamment dans le secteur des transports. À cette fin, les États membres devraient s’efforcer d’appliquer le même niveau de taxation à l’électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques qu’à celle utilisée à des fins de chauffage pendant le temps nécessaire après l’entrée en vigueur de la présente directive.

convient que l’électricité figure toujours parmi les sources d’énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, notamment dans le secteur des transports. À cette fin, les États membres devraient s’efforcer d’appliquer le même niveau de taxation à l’électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques qu’à celle utilisée à des fins de chauffage pendant le temps nécessaire après l’entrée en vigueur de la présente directive. ***Dans ce contexte, la Commission devrait élaborer et adopter un acte délégué pour compléter la présente directive par un cadre commun de certification qui indique l’origine de l’électricité consommée.***

Or. en

Amendement 144
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant. Il convient que l’électricité figure toujours parmi les sources d’énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, ***notamment*** dans le secteur des transports. À cette fin, les États membres devraient s’efforcer d’appliquer le même niveau de taxation à l’électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques qu’à celle utilisée à des fins de chauffage pendant le temps nécessaire après l’entrée en vigueur de la présente directive.	(18) Les produits énergétiques utilisés comme carburant à certaines fins et ceux utilisés comme combustible sont normalement taxés à des niveaux inférieurs à ceux applicables aux produits énergétiques utilisés comme carburant. Il convient que l’électricité figure toujours parmi les sources d’énergie les moins taxées afin de favoriser son utilisation, ***y compris*** dans le secteur des transports***, ainsi que pour le chauffage et le refroidissement***. À cette fin, les États membres devraient s’efforcer d’appliquer le même niveau de taxation à l’électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques qu’à celle utilisée à des fins de chauffage ***et de refroidissement*** pendant le temps nécessaire après l’entrée en vigueur

de la présente directive.

Or. en

Amendement 145
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Les produits énergétiques doivent principalement être soumis à un cadre réglementaire de l'Union lorsqu'ils sont utilisés comme combustible ou comme carburant. ***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.*** L'électricité utilisée de la même manière doit bénéficier d'un traitement analogue.	(20) Les produits énergétiques doivent principalement être soumis à un cadre réglementaire de l'Union lorsqu'ils sont utilisés comme combustible ou comme carburant. L'électricité utilisée de la même manière doit bénéficier d'un traitement analogue.

Or. en

Amendement 146
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Les effets de l'aviation sur le climat ont été décrits depuis longtemps par la communauté scientifique, et en particulier par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), au moins depuis son rapport spécial de 1999 sur l'aviation et l'atmosphère planétaire1 bis. Contrairement aux autres secteurs qui émettent des gaz à effet de serre, le secteur

aérien a par ailleurs enregistré une forte hausse en volume; par conséquent, ses émissions globales ont doublé au cours des trois dernières décennies, affichant une augmentation de près de 28 % depuis 2013 rien qu'en Europe. Les données récentes montrent qu'au moins la moitié de toutes ces émissions ne sont produites que par 1 % de la population mondiale, principalement par la partie ayant les hauts revenus. De plus, une étude récente de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)1 ter révèle que les émissions de gaz autres que le CO_2 pourraient avoir des conséquences climatiques au moins deux fois plus lourdes que les seules émissions de CO_2. La composition des carburants fossiles, largement utilisés aujourd'hui dans le secteur, est principalement responsable de ces effets sur le climat, et il est donc urgent de les internaliser par une taxation appropriée. Enfin, l'instauration d'une taxe sur les carburéacteurs pour les vols intra-UE devrait constituer un frein supplémentaire à l'exploitation de ce que l'on appelle les «vols fantômes», en complément des mesures devant être prises dans le cadre de la révision du règlement sur les créneaux horaires qui empêchent, de manière efficace, l'exploitation de ce type de vols vides ou quasiment vides.

Or. en

Amendement 147
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Il est essentiel de maintenir des exemptions pour les produits

énergétiques utilisés dans la navigation aérienne et maritime, à des fins autres que de plaisance privée, afin de prévenir les fuites de carbone, de respecter les accords internationaux tels que ceux conclus dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale, et d'éviter les distorsions du marché qui pourraient nuire à l'efficacité des politiques de l'Union. Ces exemptions préservent la position concurrentielle des entreprises de l'Union, en empêchant les incitations à la délocalisation vers des juridictions qui appliquent des réglementations moins strictes, tandis que les États membres conservent la possibilité d'appliquer une imposition limitée lorsque cela est compatible avec les obligations internationales et les objectifs de l'Union.

Or. en

Amendement 148
Enikő Győri

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Compte tenu de la diversité des réalités géographiques de certains États membres, où le gaz naturel joue un rôle essentiel pour garantir un approvisionnement énergétique stable et sûr, il est nécessaire de maintenir le niveau de taxation du gaz naturel à un seuil minimal raisonnable. Cette approche va dans le sens de la sauvegarde de la sécurité énergétique et de la fourniture ininterrompue d'énergie aux consommateurs dans ces régions.

Or. en

Amendement 149
Anouk Van Brug, Gilles Boyer

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Pour maintenir des conditions de concurrence équitables et éviter les fuites de carbone et d'activités commerciales, une taxe sera prélevée sur le volume de carburant employé pour la navigation dans les eaux de l'Union plutôt que sur le volume de fioul lourd souté dans les ports de l'Union.

Or. en

Justification

Afin d'éviter les fuites de carbone et d'activités commerciales, nous devrions prélever une taxe non pas sur la quantité de fioul lourd soutée dans les ports de l'Union, mais sur la quantité de carburant employée pour la navigation dans les eaux de l'Union. Cette mesure met ainsi fin à l'incitation à se ravitailler en dehors de l'Union, puisque tous les navires sont tenus de payer leur juste part de la taxe sur le carburant. Qui plus est, l'incitation à se tourner vers des carburants alternatifs plus durables est maintenue. La mise en œuvre technique sera déléguée à la Commission européenne.

Amendement 150
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Les prix de l'énergie connaissent souvent une volatilité. Cela s'est notamment vu lorsque la Russie a envahi l'Ukraine, le 24 février 2022, ce qui a entraîné une envolée des prix de l'énergie dans l'ensemble de l'Union.

Or. en

Amendement 151
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 ter) L'introduction d'une nouvelle taxe sur les carburants applicable à la pêche placerait le secteur de la pêche de l'Union dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport aux flottes d'autres pays qui appliquent des prix et des taxes plus bas sur le carburant, ce qui entraverait encore davantage la mise en place de conditions de concurrence équitables indispensables. Il convient également de garder à l'esprit que la pêche est aussi soumise à des contraintes réglementaires qui entravent sa transition vers des carburants de substitution durables. En outre, les navires de pêche artisanale seraient particulièrement lésés par cette taxe, étant donné qu'ils n'ont pas la possibilité de se ravitailler dans des ports où les prix du carburant sont plus bas. En outre, il est essentiel de prendre en considération les efforts de décarbonation déjà déployés par la flotte de pêche de l'Union, qui a réduit sa consommation de carburant et ses émissions de CO_2 de 31 % entre 2009 et 2022.

Or. en

Amendement 152
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 ter) L'avion consomme beaucoup plus d'énergie que les autres moyens de transport et devrait être taxé en conséquence. S'il n'existe peut-être aucune bonne solution de substitution à l'avion pour se rendre dans les pays insulaires ou les régions éloignées ou en revenir, un régime fiscal avantageux pour l'aviation n'est pas nécessairement le meilleur outil stratégique pour desservir ces régions. Le cas échéant, les gouvernements devraient plutôt utiliser les revenus tirés d'une taxe sur le kérosène pour investir et augmenter le niveau de bien-être dans ces régions.

Or. en

Amendement 153
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE, à l'exception des vols réservés au transport de fret, soient taxés. Il convient de maintenir l'exonération applicable au	***supprimé***

carburant utilisé pour les vols réservés au transport de fret en l'absence d'autres solutions plus efficaces.

Or. en

Amendement 154
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE***, à l'exception des vols réservés au transport*** de ***fret, soient taxés.*** Il convient de ***maintenir l'exonération applicable au carburant utilisé*** pour les vols ***réservés au transport*** de ***fret en l'absence d'autres solutions plus efficaces***.	(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation ***fondées sur une interprétation des dispositions initiales de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, qui a jeté les bases de l'Organisation de l'aviation civile internationale en 1944. La seule restriction explicite à la taxation du carburant est énoncée à l'article 24 de cette convention et fait référence au carburant déjà présent dans le réservoir à l'atterrissage, afin d'éviter la double taxation, mais ne mentionne pas explicitement le contenu issu d'un ravitaillement supplémentaire***. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE ***soient taxés. Dans les futures révisions*** de ***ces accords internationaux sur l'aviation,*** il convient de ***remédier aux failles actuelles permettant l'exonération des carburéacteurs*** pour les vols ***décollant d'un aéroport*** de ***l'Union et atterrissant***

dans un aéroport de l'Union.

Or. en

Amendement 155
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE, à l'exception des vols réservés au transport de fret, soient taxés. Il convient de maintenir l'exonération applicable au carburant utilisé pour les vols réservés au transport de fret en l'absence d'autres solutions plus efficaces.	(21) L'Union et les États membres ont conclu des accords multilatéraux concernant les services aériens et le transport aérien ou des accords bilatéraux avec des pays tiers. Ces accords comportent des dispositions relatives à la taxation du carburant d'aviation. Le carburant d'aviation a traditionnellement bénéficié d'un régime fiscal privilégié. Afin de pouvoir atteindre les objectifs de la directive, il est nécessaire que, sans préjudice de ces accords internationaux, les produits énergétiques et l'électricité destinés à la navigation aérienne intra-UE, à l'exception des vols réservés au transport de fret, soient taxés. Il convient de maintenir l'exonération applicable au carburant utilisé pour les vols réservés au transport de fret en l'absence d'autres solutions plus efficaces. ***Il en va de même pour le transport maritime, qui est l'un des modes de transport les plus économes en énergie et constitue un élément majeur de la garantie de la connectivité européenne. Le transport maritime à courte distance dans l'Union est particulièrement important pour maintenir les liens entre les îles et les régions éloignées, d'une part, et le continent européen, d'autre part.***

Or. en

Amendement 156
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.	***supprimé***

Or. en

Amendement 157
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
22) Afin d'assurer une ***mise en œuvre harmonieuse*** de ***la présente directive***, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE ***autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables*** et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ***ans***. Les produits énergétiques et l'électricité	22) Afin d'assurer une ***internalisation adéquate des coûts réels du secteur aérien, qui permette des conditions*** de ***concurrence équitable avec les autres modes de transport***, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE ***devraient être mis en œuvre immédiatement, tandis que les biocarburants avancés, les carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport*** et

utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ***ans, y compris l'électricité fournie pour une exploitation fixe et les opérations électriques de roulage au sol***. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres. ***Il convient de soumettre les vols de fret aux mêmes obligations que les autres vols, afin de ne pas créer de distorsion supplémentaire des conditions de concurrence, qui entraverait à terme l'objectif d'un transfert modal vers le rail, y compris pour le fret, tel qu'introduit par la communication de la Commission du 9 décembre 2020 relative à la stratégie pour une mobilité durable et intelligente.***

Or. en

Amendement 158
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient ***atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans***, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité	(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient ***mis en œuvre rapidement***, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres. ***Lorsque des solutions ferroviaires existent, les vols de***

dans les États membres.	***fret devraient être soumis aux mêmes obligations que les autres vols, afin de ne pas créer de nouvelles distorsions qui entraveraient l'objectif de transfert vers le rail.***
	Or. en

Amendement 159
Markus Ferber

Proposition de directive
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.	(22) Afin d'assurer une mise en œuvre harmonieuse de la présente directive, les niveaux minimaux de taxation des carburants utilisés pour les vols intra-UE autres que les vols d'affaires et d'agrément seraient atteints à l'issue d'une période transitoire de dix ans, tandis que les carburants alternatifs durables et l'électricité seraient soumis à un taux minimal de zéro pendant ***une période de*** dix ans ***qui commencerait quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive***. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour l'aviation d'affaires et les vols d'agrément intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.
	Or. en

Amendement 160
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(22 bis) Selon le rapport spécial du GIEC sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique, les océans de la planète n'ont cessé de se réchauffer depuis 1970 et ont absorbé plus de 90 % de l'excédent de chaleur accumulé dans le système climatique, tandis que l'absorption d'une plus grande quantité de CO_2 a entraîné une augmentation de l'acidification des eaux superficielles des océans et une diminution de la teneur en oxygène entre la surface et 1 000 m de profondeur. Selon les données de l'Office des migrations internationales (OMI) et de l'Oganisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), à l'échelle mondiale, les navires de pêche (y compris les bateaux de navigation intérieure) ont consommé 53,9 millions de tonnes de carburant en 2012 et ont émis 172,3 millions de tonnes de CO_2 (l'équivalent de 0,5 % des émissions totales mondiales de CO_2 de cette même année), l'aquaculture ayant été responsable d'environ 0,45 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre en 2013.

Or. en

Amendement 161
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(22 bis) Étant donné le caractère international du transport maritime, un mécanisme de marché mondial serait l'option la plus efficace et la plus appropriée. L'Union devrait donc

accroître encore la pression exercée sur l'Organisation maritime internationale (OMI) pour progresser dans l'élaboration d'un tel mécanisme de marché mondial. Dans l'ensemble, les initiatives de l'Union en matière d'émissions issues du transport maritime devraient être compatibles avec les efforts déployés par l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'éviter les fuites de carbone et d'activités commerciales vers les ports situés en dehors de l'Europe. En conséquence, l'alignement sur un mécanisme de marché mondial mis en œuvre au sein de l'OMI devrait être examiné de près afin d'évaluer l'impact général de la présente directive sur le secteur du transport maritime.

Or. en

Amendement 162
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, y compris la pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation	***supprimé***

soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Or. en

Amendement 163
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, y compris la pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits	(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, y compris la pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. ***En particulier pour les navires cargo, les niveaux de taxation devraient encourager l'adoption d'innovations technologiques permettant l'assistance de l'énergie éolienne pour améliorer considérablement la performance énergétique des navires.*** Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à

énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité***, y compris l'électrification complète à quai,*** devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Or. en

Amendement 164
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada

Proposition de directive
Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, ***y compris la*** pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits	(23) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, ***à l'exclusion de celui utilisé pour les navires de*** pêche ***artisanale***, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la

énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

taxation pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Or. en

Amendement 165
Marco Falcone

Proposition de directive
Considérant 23 bis (nouveau)

Texte propose par la Commission européenne	*Amendement*
	(23 bis) Le carburant utilisé pour la navigation par voie d'eau, y compris la pêche, devrait aussi être taxé et les États membres parties à des accords internationaux prévoyant l'exonération de ce carburant doivent veiller à éliminer les incompatibilités, à la date d'application de la présente directive. Il est nécessaire d'autoriser l'application d'un niveau de taxation différent aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour les services réguliers de navigation par voie d'eau intra-UE, la pêche et le transport de fret ainsi que leurs activités connexes à quai. De même, dans le contexte des routes et des liaisons d'intérêt public entre le continent et les régions insulaires, ultrapériphériques ou éloignées de l'Union, il est essentiel de permettre à chaque État membre de mettre en œuvre des initiatives d'exonération fiscale pour faciliter la connectivité et bénéficier aux citoyens et aux entreprises. Compte tenu de la spécificité de ces utilisations, il convient que les niveaux minimaux de taxation soient inférieurs à ceux applicables à l'utilisation générale du carburant. Afin d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'électricité, ces

carburants ainsi que l'électricité devraient être exonérés de la taxation pendant dix ans. Les produits énergétiques et l'électricité utilisés pour les autres types de navigation par voie d'eau intra-UE devraient être soumis aux niveaux normaux de taxation applicables aux carburants et à l'électricité dans les États membres.

Or. it

Amendement 166
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(23 bis) Les subventions aux combustibles ne contribuent guère à l'augmentation des revenus des pêcheurs et «les subventions aux combustibles fossiles font obstacle à la réalisation des objectifs climatiques, car elles nuisent à la transition vers une énergie verte», selon les observations finales du document d'analyse 01/2022 de la Cour des comptes européenne sur la taxation de l'énergie, la tarification du carbone et les subventions à l'énergie.

Or. en

Amendement 167
Fernando Navarrete Rojas, Francisco José Millán Mon, Gabriel Mato, Carmen Crespo Díaz

Proposition de directive
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) En ce qui concerne la navigation aérienne extra-UE, sans préjudice des obligations internationales, et la navigation par voie d'eau extra-UE, y compris la pêche, les États membres peuvent appliquer des exonérations ou les mêmes niveaux de taxation intra-UE, selon le type d'activité.	***supprimé***

Or. en

Amendement 168
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) En ce qui concerne la navigation aérienne extra-UE, sans préjudice des obligations internationales, et la navigation par voie d'eau extra-UE, y compris la pêche, les États membres peuvent appliquer ***des exonérations ou*** les mêmes niveaux de taxation intra-UE, selon le type d'activité.	(24) En ce qui concerne la navigation aérienne extra-UE, sans préjudice des obligations internationales ***en vigueur, qui devraient être revues par la suite***, et la navigation par voie d'eau extra-UE, y compris la pêche, les États membres peuvent appliquer les mêmes niveaux de taxation intra-UE, selon le type d'activité.

Or. en

Amendement 169
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang et Thomas Bajada

Proposition de directive
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 bis) La fin des exonérations fiscales sur les carburants dans le secteur de la pêche ne devrait pas se traduire par une charge pour la pêche artisanale. Les

États membres devraient investir les recettes générées par les taxes sur les carburants dans le secteur de la pêche pour financer des projets visant à renforcer la résilience de la pêche artisanale et sa position dans la chaîne de valeur et à faciliter la transition de la pêche artisanale vers des navires à haut rendement énergétique utilisant des énergies renouvelables durables.

Or. en

Amendement 170
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 bis) La fin des exonérations fiscales sur les carburants dans le secteur de la pêche ne devrait pas se traduire par une charge pour la pêche artisanale. Les États membres investissent les recettes générées par les taxes sur les carburants dans le secteur de la pêche pour financer des projets visant à renforcer la résilience de la pêche artisanale et sa position dans la chaîne de valeur ainsi qu'à faciliter la transition de la pêche artisanale vers des navires à haut rendement énergétique utilisant des énergies renouvelables durables.

Or. en

Amendement 171
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 bis) La fin des exonérations fiscales sur les carburants dans le secteur de la pêche ne devrait pas se traduire par une charge pour la pêche artisanale. Les États membres devraient investir les recettes générées par les taxes sur les carburants dans le secteur de la pêche pour financer des projets visant à faciliter la transition de la pêche artisanale vers des navires à haut rendement énergétique utilisant des énergies renouvelables durables.

Or. en

Amendement 172
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 25

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(25) 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 aux objectifs environnementaux, au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence.	(25) 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 aux objectifs environnementaux***, énergétiques et climatiques***, au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence.

Or. en

Amendement 173
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 25

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(25) 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 aux objectifs ***environnementaux, au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence***.	(25) 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 aux objectifs ***en matière d'énergie, d'environnement et de climat, ainsi qu'à une transition énergétique juste***.

Or. en

Amendement 174
Michalis Hadjipantela

Proposition de directive
Considérant 25 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(25 bis) Les États membres qui sont des îles dépendent exclusivement des transports aériens et maritimes en raison de l'absence d'autres modes de transport et devraient bénéficier d'une exemption pour les transports aériens et maritimes, étant donné qu'il s'agit de leur seul moyen de connectivité. À cet égard, les États membres insulaires devraient être autorisés à appliquer des exonérations, dans les conditions qu'ils établissent pour assurer l'application correcte et simple de ces exonérations et pour éviter toute fraude, évasion ou abus, pour les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme combustible et pour l'électricité utilisée directement pour les navires naviguant dans les eaux de l'Union et pour les aéronefs.

Or. en

Amendement 175
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) En particulier, ***la production combinée à haut rendement 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) En particulier, afin de promouvoir l'utilisation de sources d'énergie ***durables et*** renouvelables***, celles-ci devraient*** bénéficier d'un traitement privilégié.

Or. en

Amendement 176
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 27

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(27) Des réductions ciblées du niveau de taxation ***peuvent s'avérer nécessaires pour encourager la réalisation des objectifs de protection de l'environnement*** et ***l'amélioration de l'efficacité énergétique*** du secteur productif de l'Union.	(27) Des réductions ciblées ***temporaires*** du niveau de taxation ***pourraient inciter les industries à forte intensité énergétique, les petites et moyennes entreprises (PME)*** et ***les jeunes entreprises à assurer la transition écologique*** du secteur productif de l'Union. ***Ces réductions devraient être conditionnées à la mise en œuvre par les bénéficiaires de mesures spécifiques visant à rendre leurs activités circulaires et non polluantes, dotées d'une haute efficacité énergétique et fondées sur les énergies renouvelables.***

Or. en

Amendement 177
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 27

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(27) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour encourager la réalisation des objectifs de protection de l'environnement et l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur productif de l'Union.	(27) Des réductions ciblées du niveau de taxation ***à court et à moyen terme*** peuvent s'avérer nécessaires pour encourager la réalisation des objectifs de protection de l'environnement et l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur productif de l'Union.

Or. en

Amendement 178
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(27 bis) En contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance énergétique, et en offrant de la souplesse aux réseaux, les communautés énergétiques et les prosommateurs autoproducteurs d'énergie renouvelable constituent un maillon essentiel de la transition énergétique. Afin d'encourager de telles pratiques dans tous les États membres, il conviendrait d'exonérer l'électricité autoproduite de taxation.

Or. en

Amendement 179
Sirpa Pietikäinen

Proposition de directive
Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(27 bis) En contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance énergétique, et en apportant de la flexibilité aux réseaux, les communautés énergétiques et les prosommateurs autoproducteurs d'énergie renouvelable peuvent contribuer à la réussite de la transition énergétique. Un régime fiscal préférentiel devrait donc s'appliquer à l'électricité renouvelable autoproduite.

Or. en

Amendement 180
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposition de directive
Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(27 bis) L'importance d'un bouquet énergétique équilibré devrait être soulignée dans le contexte du processus de transition énergétique, afin de réduire la dépendance aux importations de produits énergétiques. Néanmoins, les décisions relatives au bouquet énergétique relèvent toujours de la compétence exclusive des États membres.

Or. en

Amendement 181
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages vulnérables.	(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages vulnérables. ***Des exonérations fiscales pourraient permettre un allègement temporaire puisque, avant toute chose, des réponses structurelles sont nécessaires pour éradiquer la précarité énergétique. La rénovation des bâtiments est par exemple une solution clé pour réduire la consommation d'énergie ainsi que la précarité et la vulnérabilité énergétiques. Les avantages d'une réduction globale des factures d'électricité, pas seulement sur le plan fiscal, sont encore plus pertinents dans un contexte de prix de l'énergie élevés. Les personnes vivant dans les bâtiments affichant les pires performances et celles exposées au risque de précarité énergétique gagneraient à disposer de bâtiments rénovés et de meilleure qualité et de coûts de l'énergie réduits, et seraient protégées contre de nouvelles hausses et fluctuations des prix du marché.***

Or. en

Amendement 182
Enikő Győri

Proposition de directive
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Des ***réductions ciblées du niveau de*** taxation ***peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre*** les ***répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la*** taxation ***peut se révéler***	(28) ***Compte tenu*** des ***incidences négatives potentielles de la*** taxation ***de l'énergie sur les ménages vulnérables, et afin d'atténuer le risque de précarité énergétique exacerbé par*** les ***prix élevés***

nécessaire à ***titre temporaire*** pour protéger les ***ménages*** vulnérables.	***de l'énergie, les États membres devraient être autorisés à exonérer ou à appliquer des taux minimaux réduits de*** taxation ***du gaz naturel et d'autres produits énergétiques*** à ***ces groupes. Ces mesures sont essentielles pour garantir l'équité sociale et protéger les consommateurs vulnérables contre les charges financières disproportionnées résultant de l'application de la présente directive.***

Or. en

Amendement 183
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages vulnérables.	(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages vulnérables. ***L'énergie est essentielle et l'accès aux services énergétiques est un droit social fondamental. Les ménages considérés comme vulnérables sont plus souvent touchés par la précarité énergétique.***

Or. en

Amendement 184
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages ***vulnérables***.	(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation peuvent s'avérer nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation peut se révéler nécessaire à titre temporaire pour protéger les ménages ***en situation de précarité énergétique, en particulier lorsqu'ils sont locataires***.

Or. en

Amendement 185
Michalis Hadjipantela

Proposition de directive
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation ***peuvent s'avérer*** nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation ***peut se révéler*** nécessaire ***à titre temporaire*** pour protéger les ménages vulnérables.	(28) Des réductions ciblées du niveau de taxation ***sont*** nécessaires pour lutter contre les répercussions sociales des taxes sur l'énergie. Une exonération de la taxation ***est*** nécessaire pour protéger les ménages vulnérables.

Or. en

Amendement 186
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) Afin de donner aux citoyens et aux consommateurs les moyens d'agir pour la transition énergétique et de favoriser les investissements dans l'efficacité

énergétique et les sources d'énergie renouvelables, la taxation devrait encourager l'autoproduction, le stockage, le partage et la consommation locaux d'énergie renouvelable, tant individuellement que conjointement. Elle devrait également encourager les communautés d'énergie renouvelable, en tant que concept organisationnel visant à permettre aux ménages, y compris aux ménages vulnérables et pauvres, aux PME, aux jeunes entreprises et aux autorités locales de collaborer pour s'approprier la transition énergétique.

Or. en

Amendement 187
Michalis Hadjipantela

Proposition de directive
Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) Souligne qu'il est urgent d'utiliser des mesures de compensation ciblées au moyen d'instruments de l'Union tels que le Fonds pour une transition juste, le Fonds social européen plus et le Fonds social pour le climat (une fois opérationnel), afin de protéger les ménages et les entreprises vulnérables des effets néfastes de la hausse des prix des combustibles fossiles;

Or. en

Amendement 188
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) L'énergie est un bien public ainsi qu'un droit humain et social. Les États membres devraient proposer des mesures pour lutter contre la précarité énergétique et garantir un accès aux services égal pour tous.

Or. en

Amendement 189
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 28 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 ter) Les subventions aux carburants dans le secteur de la pêche ont été reconnues comme étant néfastes et à l'origine d'une augmentation artificielle des capacités de pêche en réduisant le coût de cette activité et en créant une pression accrue sur des stocks déjà surexploités. En outre, les subventions aux carburants profitent particulièrement aux opérations de la pêche industrielle à grande échelle, au détriment de la pêche artisanale.

Or. en

Amendement 190
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 28 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 ter) Les ménages devraient pouvoir se permettre financièrement de

disposer de l'énergie nécessaire à une qualité de vie décente, ainsi que de vivre dans un logement économe en énergie qui offre un environnement intérieur salubre, tant pendant la saison chaude que pendant la saison froide.

Or. en

Amendement 191
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 28 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 quater) Il est essentiel d'aligner la taxation sur les politiques énergétiques et climatiques, conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, et de taxer les carburants dans tous les secteurs, y compris la pêche. Les exonérations ne sont pas justifiables lorsqu'elles portent sur un seul secteur.

Or. en

Amendement 192
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Compte tenu des effets financiers, économiques et ***environnementaux pour*** chaque État membre, tels que la nécessité ***de l'électrification*** du secteur des transports***,*** il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. Dans un souci de protection de	(29) Compte tenu des effets financiers, économiques***, environnementaux*** et ***en matière de protection de la santé humaine sur*** chaque État membre, tels que la nécessité ***d'électrification*** du secteur des transports ***ainsi que des secteurs du chauffage et du refroidissement.*** Il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire,

l'environnement et de la santé humaine, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, des taux majorés spécifiques. Cette autorisation, faisant suite à une demande justifiée des États membres et sur proposition de la Commission, devrait être adoptée par voie de décision d'exécution du Conseil conformément à l'article 291 du TFUE. Ces mesures devraient être reconsidérées régulièrement.	pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. Dans un souci de protection de l'environnement et de la santé humaine, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, des taux majorés spécifiques. Cette autorisation, faisant suite à une demande justifiée des États membres et sur proposition de la Commission, devrait être adoptée par voie de décision d'exécution du Conseil conformément à l'article 291 du TFUE. Ces mesures devraient être reconsidérées régulièrement.
	Or. en

Amendement 193
Katri Kulmuni, Gilles Boyer

Proposition de directive
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Compte tenu des effets financiers, économiques et environnementaux pour chaque État membre, tels que la nécessité de ***l'électrification*** du secteur des transports, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. Dans un souci de protection de l'environnement et de la santé humaine, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, des taux majorés spécifiques. Cette autorisation, faisant suite à une demande justifiée des États membres et sur proposition de la Commission, devrait être adoptée par voie de décision d'exécution du Conseil conformément à l'article 291 du	(29) Compte tenu des effets financiers, économiques et environnementaux pour chaque État membre, tels que la nécessité de ***la décarbonation*** du secteur des transports, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, d'autres exonérations ou niveaux réduits de taxation. Dans un souci de protection de l'environnement et de la santé humaine, ce qui inclut la réduction de la pollution atmosphérique, il importe de prévoir une procédure autorisant les États membres à introduire, pour une période donnée, des taux majorés spécifiques. Cette autorisation, faisant suite à une demande justifiée des États membres et sur proposition de la Commission, devrait être adoptée par voie de décision d'exécution du Conseil conformément à l'article 291 du

TFUE. Ces mesures devraient être reconsidérées régulièrement.	TFUE. Ces mesures devraient être reconsidérées régulièrement.

Or. en

Justification

Dans le secteur des transports, nous devons nous concentrer sur les transports à faibles émissions de carbone, et pas seulement sur l'électrification.

Amendement 194
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(29 bis) La mise en œuvre de la directive pourrait avoir des répercussions socio-économiques ainsi que des conséquences variées en fonction des catégories de revenus et des États membres. À cet égard, la présente directive instaure un suivi social à des fins d'évaluation de sa mise en œuvre et de ses effets pour les différents États membres, régions et catégories de revenus. Le suivi social devrait donner tant à la Commission qu'aux États membres des obligations d'établissement de rapports. La Commission devrait mettre à disposition une vue d'ensemble,qui inclue également l'évolution des prix de l'énergie, et les États membres devraient, quant à eux, décrire les mesures sociales qu'ils ont prises pour atténuer les éventuelles répercussions socio-économiques de la mise en œuvre de la présente directive. Conformément aux évaluations du suivi social, en l'absence de progrès significatifs dans l'atténuation des éventuelles conséquences socio-économiques sur les ménages reconnus comme vulnérables, les États membres devraient avoir la possibilité de prolonger

la période de transition pour ces ménages.

Or. en

Amendement 195
Markus Ferber

Proposition de directive
Considérant 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(35) Il y a lieu de se référer à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée. Afin de garantir que les références aux codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans la présente directive sont mises à jour chaque fois que cela est nécessaire ***et que les taux minimaux de taxation tiennent compte de l'évolution des prix***, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la mise à jour de la référence à ces codes NC ***et l'actualisation des taux minimaux de taxation sur la base des variations annuelles de l'indice des prix à la consommation***. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer son égale participation à la préparation des actes délégués, le Conseil reçoit tous les documents au même moment que les experts des États membres, et ses experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.	(35) Il y a lieu de se référer à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée. Afin de garantir que les références aux codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans la présente directive sont mises à jour chaque fois que cela est nécessaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la mise à jour de la référence à ces codes NC. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer son égale participation à la préparation des actes délégués, le Conseil reçoit tous les documents au même moment que les experts des États membres, et ses experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Or. en

Amendement 196
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Niels Fuglsang, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(35) Il y a lieu de se référer à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée. Afin de garantir que les références aux codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans la présente directive sont mises à jour chaque fois que cela est nécessaire et ***que les taux minimaux de taxation tiennent compte*** de l'évolution des prix, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la mise à jour de la référence à ces codes NC ***et l'actualisation des taux minimaux*** de ***taxation sur*** la ***base*** des ***variations annuelles*** de ***l'indice des prix*** à ***la consommation***. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer son égale participation à la préparation des actes délégués, le Conseil reçoit tous les documents au même moment que les experts des États membres, et ses experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.	(35) Il y a lieu de se référer à la version actuellement applicable de la nomenclature combinée. Afin de garantir que les références aux codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans la présente directive sont mises à jour chaque fois que cela est nécessaire et ***compte tenu*** de l'évolution des prix, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la mise à jour de la référence à ces codes NC ***ainsi que l'évaluation régulière*** de la ***pertinence*** des ***taux minimaux de taxation, et*** de ***proposer une mise*** à ***jour le cas échéant***. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer son égale participation à la préparation des actes délégués, le Conseil reçoit tous les documents au même moment que les experts des États membres, et ses experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Or. en

Amendement 197
Kira Marie Peter-Hansen

Proposition de directive
Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) Tous les cinq ans et pour la première fois ***cinq*** ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique, de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.	(36) Tous les cinq ans et pour la première fois ***trois*** ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au Conseil ***et au Parlement européen*** sur l'application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation ***qui devraient être augmentés ou étendus pour mieux correspondre à la teneur en carbone et à la composante pollution atmosphérique des produits énergétiques***, ***en tenant compte de l'incidence du système d'échange de quotas d'émission sur la tarification du carbone, et détermine si la présente directive contribue de manière suffisante à une tarification pertinente du carbone qui induit des changements de comportement, de l'incidence sur la réduction des gaz à effet de serre, de l'avis du conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique, et de*** l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique, de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales***,*** ***relatives à la biodiversité*** et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.

Or. en

Amendement 198
Matthias Ecke, Evelyn Regner, René Repasi, Thomas Bajada, Claire Fita

Proposition de directive
Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) Tous les cinq ans et pour la première fois cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique, de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.	(36) Tous les cinq ans et pour la première fois cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l'incidence de l'innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l'efficacité énergétique, de l'utilisation de l'électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation***, des effets de la présente directive sur la connectivité aérienne*** et ***le bien-être économique et social des régions insulaires, périphériques et éloignées, ainsi que*** des objectifs généraux pertinents des traités.

Or. en

Amendement 199
Pasquale Tridico, Dario Tamburrano

Proposition de directive
Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) Tous les ***cinq*** ans et pour la première fois ***cinq ans*** après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au	(36) Tous les ans et pour la première fois ***un an*** après l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient que la Commission présente un rapport au

Conseil sur l’application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l’incidence de l’innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l’efficacité énergétique, de l’utilisation de l’électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.	Conseil sur l’application de la directive, qui examine notamment les niveaux minimaux de taxation, l’incidence de l’innovation et des progrès technologiques, en particulier pour ce qui est de l’efficacité énergétique, de l’utilisation de l’électricité dans le secteur des transports et de la justification des exonérations, réductions et différenciations prévues par la présente directive. Ce rapport devrait tenir compte du bon fonctionnement du marché intérieur, des considérations environnementales et sociales, de la valeur réelle des niveaux minimaux de taxation et des objectifs généraux pertinents des traités.

Or. en