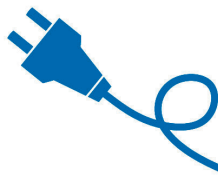


Union Française de l'Électricité



Loi de finances 2018 : La France va-t-elle enfin adopter une fiscalité à la hauteur de l'Accord de Paris ?

Mardi 11 juillet à 9h

DOSSIER DE PRESSE

Quelques jours après le discours de politique générale du Premier ministre et la présentation de la feuille de route de Nicolas HULOT, l'UFE formule ses recommandations pour que la politique fiscale soit un véritable levier de la politique climatique, en particulier en faveur de l'efficacité énergétique ciblée sur les usages les plus émetteurs de CO2, la mobilité propre ou encore le développement des énergies renouvelables.

RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS UFE

PARACHEVER LA TRANSFORMATION DE LA FISCALITE ENERGETIQUE EN FISCALITE CLIMATIQUE

1. Acter dans la loi de finances 2018 la hausse de la Contribution Climat Energie pour les 5 prochaines années afin d'offrir de la visibilité aux acteurs et l'indexer sur l'inflation en visant 140 €/tCO2 en 2030.
2. Substituer les exonérations de taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TICPE), soit 6,9 Md€, par des réductions de charges sur le travail ou l'innovation.
3. Réduire l'écart de fiscalité entre l'essence et le diesel sans diminuer le niveau de la fiscalité sur l'essence.

LEVER LES CONTRE INCITATIONS CLIMATIQUES AU NIVEAU LOCAL

4. Repenser la fiscalité locale sur la consommation d'énergie et l'immatriculation des véhicules pour mettre un terme aux contre incitations à la transition énergétique au niveau local.

PROMOUVOIR LA MOBILITE BAS CARBONE

5. Etendre le dispositif de la prime à la conversion au marché du véhicule électrique d'occasion.
6. Soutenir le développement des infrastructures de recharge pour la mobilité électrique en maintenant le Crédit d'Impôt Transition Energétique pour les bornes individuelles et en renforçant le financement des infrastructures publiques.
7. Réviser le barème kilométrique dans le calcul des frais réels pour l'impôt sur le revenu pour qu'il ne soit plus fonction de la puissance fiscale du véhicule.
8. Etendre la disposition du suramortissement aux véhicules utilitaires électriques et aux camions électriques.

CIBLER LES ACTIONS DE RENOVATION LES PLUS EFFICACES DANS LE BATIMENT

9. Limiter l'éligibilité du Crédit d'Impôt Transition Energétique, de l'Eco-Prêt à Taux Zéro et de la TVA à taux réduite aux mesures les plus efficaces: pompe à chaleur, isolation des combles, chaudière gaz à condensation, convecteur électrique performant, chaudière bois, dispositifs d'optimisation active, raccordement à un réseau de chaleur, borne de recharge individuelle pour les véhicules électriques.
10. Maintenir un taux de crédit d'impôt unifié par souci de compréhension du dispositif par les ménages et les acteurs du BTP et rendre la prime immédiatement accessible.

LEVER LES CONTRAINTES AU DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES DANS LES TERRITOIRES

11. Adapter la fiscalité locale de l'hydroélectricité :
 - a. Exonérer de taxe foncière les parties des installations hydroélectriques destinées aux enjeux de biodiversité et de continuité écologique,
 - b. Alléger la fiscalité sur les installations existantes, afin de garantir leur maintien voire d'inciter à leur modernisation, par une exonération temporaire de taxe foncière.
 - c. Faciliter l'émergence de projets nouveaux par une exonération de 10 ans de taxe foncière.
12. Revaloriser l'Imposition Forfaitaire sur les Energies de Réseaux (IFER) sur les énergies renouvelables (en particulier les énergies éoliennes) et en affecter une part plus importante aux communes d'implantation et limitrophes.
13. Aménager la fiscalité des projets pilotes et des démonstrateurs pour accélérer l'innovation.

PARACHEVER LA TRANSFORMATION DE LA FISCALITE ENERGETIQUE EN FISCALITE CLIMATIQUE

La combustion d'énergie représente la quasi-totalité des émissions de CO2 en France. La fiscalité énergétique doit donc évoluer dans un souci de cohérence avec la stratégie bas carbone afin d'atteindre les objectifs climatiques nationaux.

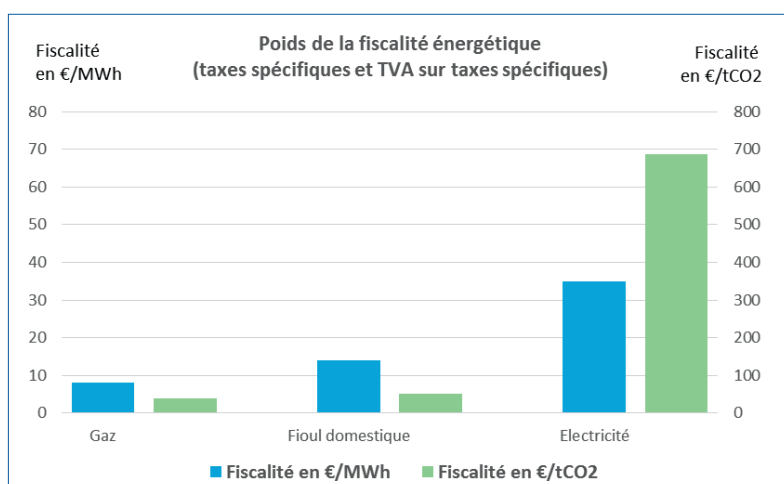
La fiscalité énergétique doit viser à la fois une réduction des consommations d'énergies fossiles et une hausse des investissements dans les usages des énergies les moins émetteurs de CO2.

Si la fiscalité énergétique se réoriente depuis quelques années vers une finalité climatique, le chantier fiscal de la transition énergétique est encore loin d'être achevé.

METTRE LA CONTRIBUTION CLIMAT ENERGIE AU CŒUR DE LA FISCALITE CLIMATIQUE

La Contribution Climat Energie (CCE) est l'instrument le plus efficace pour réduire la consommation d'énergies fossiles dans les secteurs du bâtiment et du transport. Elle permet de donner un prix aux émissions de CO2 provenant de la combustion des énergies fossiles. Initiée en 2014, sa trajectoire est déterminée à l'avance (100 €/tCO2 en 2030) et offre aux acteurs un signal prix de long terme au CO2.

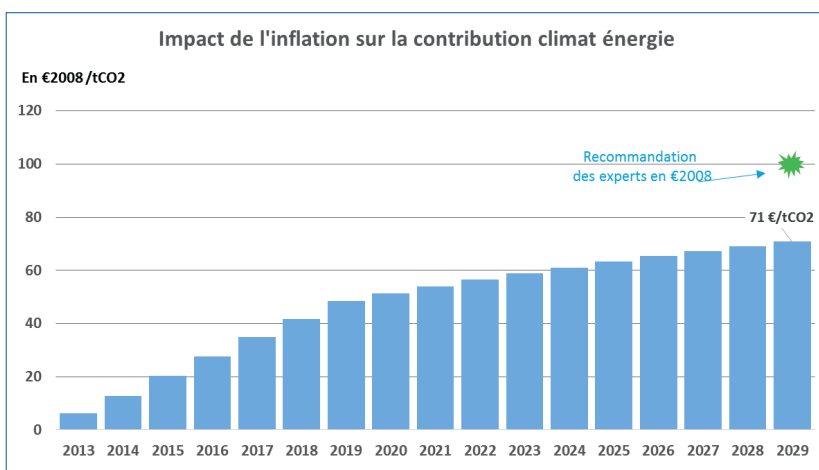
Néanmoins, à son niveau actuel (30.5 €/tCO2), la CCE ne pèse que marginalement dans le prix des énergies : elle représente par exemple 7 à 8 c€/L d'essence en 2017. En ce qui concerne les énergies de chauffage, l'électricité, énergie peu carbonée, demeure davantage taxée que les énergies fossiles malgré l'introduction de cette contribution.



Alors qu'elle est peu carbonée, l'électricité est deux à trois fois plus taxée que les énergies de chauffage fossiles.

Par ailleurs, l'effet inflationniste n'a pas été pris en compte dans la détermination de la trajectoire de la CCE. Sa valeur réelle en 2030 sera donc bien inférieure à 100 €/tCO2¹.

Avec une inflation annuelle de l'ordre de 2%, objectif de la Banque Centrale Européenne, 100 euros de 2008 ne vaudront plus que 71 euros en 2030. Pour respecter la recommandation de la Commission Quinet², il faudrait viser un niveau de prix du CO2 situé autour de 140 €/tCO2 en euros de 2030.



RECOMMANDATION 1 :

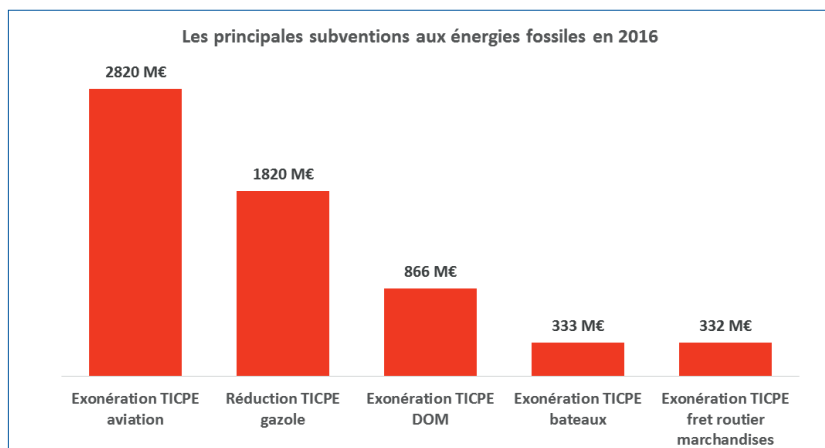
Acter la hausse de la Contribution Climat Energie pour les 5 prochaines années pour offrir de la visibilité aux acteurs et l'indexer sur l'inflation en visant 140 €/tCO2 en 2030.

1. Pour plus de détails, voir *Fiscalité climatique : et l'inflation dans tout ça ?*, Observatoire de l'Industrie Electrique, 2017.

2. *La valeur tutélaire du carbone*, Rapport de la commission présidée par Alain Quinet, 2009.

RENFORCER LA MUTATION VERS UNE FISCALITE CLIMATIQUE EN VISANT LA FIN DES SUBVENTIONS AUX ENERGIES FOSSILES

Un certain nombre de dépenses fiscales sont des **exonérations de fiscalité sur la consommation d'énergie fossile**. Ces exonérations, défavorables à la lutte contre le réchauffement climatique, représentent **7 Md€ de pertes de recettes fiscales pour l'Etat**. A contrario, celles qui ont pour objectif de lutter contre le réchauffement climatique s'élèvent à 2.3 Md€, soit trois fois moins.



Les dépenses fiscales défavorables au climat représentent 7 Md€ de pertes de recettes budgétaires pour l'Etat.

Ces dépenses fiscales visent à soutenir l'activité économique de certains secteurs. Leur suppression est donc susceptible de générer des tensions économiques et sociales dans les secteurs d'activité concernés. L'enjeu est de continuer à soutenir ces secteurs tout en respectant l'impératif climatique.

RECOMMANDATION 2 :

Substituer les exonérations de taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TICPE), soit 6,9 Md€, par des réductions de charges sur le travail ou l'innovation.

L'écart de fiscalité entre le diesel et l'essence (qui n'est pas considéré comme une dépense fiscale comptablement parlant) vient s'ajouter à ces subventions aux énergies fossiles. Le diesel bénéficie en effet d'une réduction de TICPE par rapport à l'essence qui représente 6,1 Md€.

La réduction de cet écart est en cours. Pour être efficace du point de vue climatique, ce nivellement des fiscalités essence et diesel doit être réalisé sans réduire celle de l'essence.

RECOMMANDATION 3 :

Réduire l'écart de fiscalité entre l'essence et le diesel sans diminuer le niveau de la fiscalité sur l'essence.

LEVER LES CONTRE INCITATIONS CLIMATIQUES AU NIVEAU LOCAL

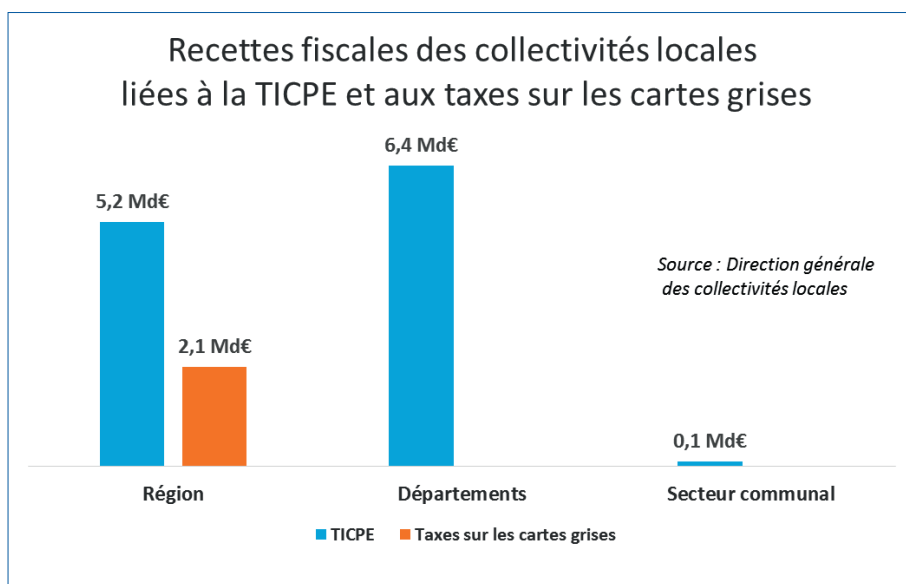
Pour atteindre les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, **il est nécessaire de mobiliser les acteurs qui ont la meilleure connaissance des gisements** d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables : les communes, les départements, les régions.

Les lois MAPTAM et NOTRE ont rebattu les cartes des compétences énergétiques :

- La région est dotée d'un rôle de chef de file en matière de climat, d'énergie, de développement durable, de biodiversité, de qualité de l'air, de transport,
- Les compétences de solidarité demeurent du ressort des départements,
- Les communes et les groupements de communes intègrent ces schémas à leurs plans d'urbanisme et de déplacements.

Globalement, les compétences énergétiques des collectivités locales ont été largement renforcées.

Néanmoins, **une part importante des recettes du budget des collectivités locales repose sur la taxation des produits pétroliers consommés sur leur territoire.** La nécessaire réduction des consommations de pétrole, important émetteur de CO₂, fragilise donc l'équilibre budgétaire des collectivités locales.



La TICPE représente 76 % des revenus liés à l'énergie des collectivités locales, soit 12 Md€. Les consommations de chaleur et de biomasse ne produisent aucune recette fiscale directe pour les collectivités locales, l'électricité 1,5 Md€, tandis que le pétrole en représente 12 Md€.

Pour échapper à ce paradoxe, les recettes budgétaires des collectivités locales devraient être dissociées des consommations d'énergie fossiles locales.

De la même façon, le système de collecte de la taxe d'immatriculation représente une contre incitation supplémentaire au développement de la mobilité bas carbone. Les taxes sur les cartes grises, qui représentent 2,1 Md€, sont collectées par les régions. Ainsi, toute politique de réduction des besoins de mobilité grève le budget des régions, alors qu'elles sont responsables du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET).

De plus, le montant de la taxe sur les cartes grises varie en fonction de la puissance fiscale du véhicule. Par conséquent, plus les administrés d'une région font l'acquisition de véhicules peu puissants ou électriques (et donc moins consommateurs de pétrole), plus les ressources budgétaires de la région diminuent. S'il est bien entendu efficace de taxer davantage les véhicules puissants, il est de toute évidence nécessaire de repenser le système de collecte de cette taxe.

RECOMMANDATION 4 :

Repenser la fiscalité locale sur la consommation d'énergie et l'immatriculation des véhicules pour mettre un terme aux contre incitations à la transition énergétique au niveau local.

PROMOUVOIR LA MOBILITE BAS CARBONE

Le transport représente 40 % des émissions de CO2 en France.

Sur ce segment, la mobilité électrique est le levier incontournable de la réduction des émissions de CO2 : les véhicules électriques ont un excellent rendement énergétique et émettent très peu de CO2. En outre, ils sont peu bruyants et n'émettent pas de particules fines. Leur coût important à l'acquisition nécessite encore des aides financières.

Le système du bonus-malus vise à récompenser, à travers un bonus (6 000 €), les acquéreurs de voitures neuves émettant peu ou pas de CO2, et à pénaliser, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus émetteurs.

La prime à la conversion (4 000 €) permet d'accorder une aide supplémentaire au bonus pour le remplacement d'un véhicule diesel mis en circulation avant 2006 par un véhicule bas-carbone.

Ces mécanismes contribuent au renouvellement du parc de véhicules par des technologies émettant peu ou pas de CO2, et incitent dans le même temps les constructeurs automobiles à investir dans la R&D afin de mettre au point des véhicules plus respectueux du climat. **Il est donc important de maintenir le système de bonus-malus.**

En revanche, ces primes ne s'appliquent pas au marché des véhicules d'occasion. Or, le développement du marché du véhicule électrique est aujourd'hui freiné par l'état embryonnaire du marché de l'occasion : les acquéreurs potentiels de véhicules électriques neufs sont confrontés à une incertitude très importante sur leur valeur à la revente. Ce cercle vicieux peut être brisé en appliquant la prime à la conversion à l'acquisition de véhicules d'occasion.

RECOMMANDATION 5 :

Etendre la prime à la conversion à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion.

L'acquisition par un ménage de son premier véhicule électrique s'accompagne nécessairement de l'installation d'une borne individuelle de recharge. Cette borne, qui coûte environ 1 000 €, peut représenter un frein à l'acquisition. **C'est pourquoi son installation doit continuer d'ouvrir droit au Crédit d'Impôt Transition Energétique (CITE).**

Par ailleurs, le développement des infrastructures de recharge sur la voie publique est confronté à un paradoxe. Sans infrastructure de recharge sur la voie publique, la mobilité électrique ne se développera pas, et sans véhicule électrique en circulation, les infrastructures de recharge ne trouvent pas leur rentabilité. Il revient donc à la puissance publique de soutenir une dynamique vertueuse de la mobilité électrique.

RECOMMANDATION 6 :

Soutenir le développement des infrastructures de recharge pour la mobilité électrique en maintenant le Crédit d'Impôt Transition Energétique pour les bornes individuelles et en renforçant le financement des infrastructures publiques.

Sur un autre plan, les modalités de calcul des « frais réels » dans le calcul de l'impôt sur le revenu doivent être adaptées pour promouvoir la mobilité bas carbone.

Pour rappel, l'impôt sur le revenu est calculé, pour les salariés, sur la base de 90 % de leurs revenus, et non sur 100 %. Cette déduction forfaitaire (de 10 %) est censée couvrir les frais professionnels engagés par tous les salariés. Mais lorsque ces frais sont plus élevés, il est possible d'opter pour la déclaration des « frais réels ».

Parmi ces dépenses, les frais kilométriques peuvent être déclarés selon un barème prédéfini. Or, le barème kilométrique est indexé sur la puissance fiscale du véhicule. Plus un ménage dispose d'un véhicule puissant, plus ses frais déductibles sont importants, ce qui est un contre sens climatique.

RECOMMANDATION 7 :

Réviser le barème kilométrique dans le calcul des frais réels pour l'impôt sur le revenu pour qu'il ne soit plus fonction de la puissance fiscale du véhicule.

Pour les entreprises, l'investissement dans des véhicules bas carbone représente parfois un surcoût important, qui peut être réduit en leur offrant la possibilité d'accélérer l'amortissement comptable des véhicules bas carbone. Pour l'heure, le suramortissement est possible pour les poids lourds motorisés au GNV ou bio GNV. L'extension de cette disposition aux autres véhicules de fret bas carbone permettrait d'accélérer leur pénétration dans le marché.

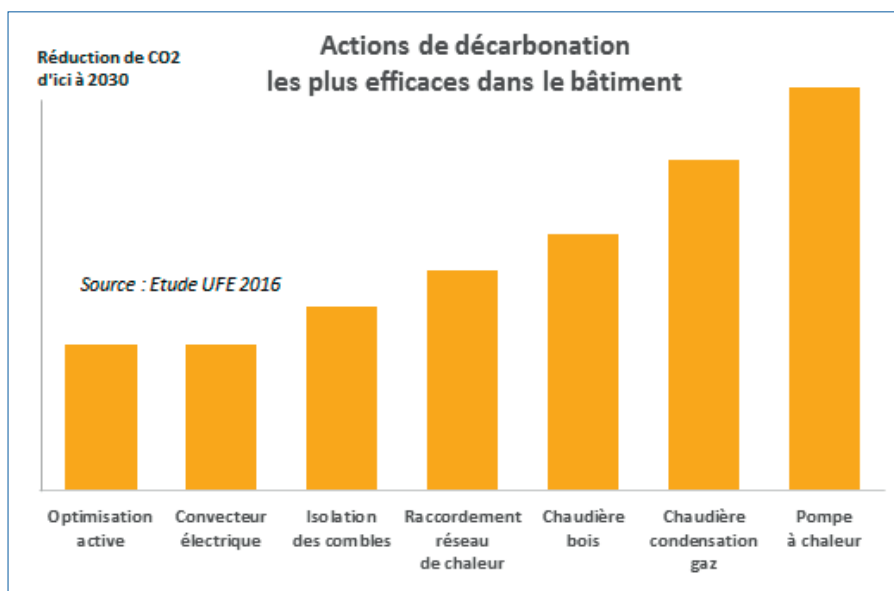
RECOMMANDATION 8 :

Etendre la disposition du suramortissement aux véhicules utilitaires électriques et aux camions électriques.

CIBLER LES ACTIONS DE RENOVATION LES PLUS EFFICACES DANS LE BATIMENT

Le Bâtiment représente 22 % des émissions de CO2 en France.

La réduction des émissions de CO2 doit être réalisée en privilégiant les actions les plus efficaces d'un point économique et climatique. En 2016, l'UFE a identifié les actions les plus pertinentes pour réduire les émissions de CO2 au moindre coût.



Selon l'étude 2016 de l'UFE, quelques actions-clés sont incontournables pour atteindre l'objectif CO2 de la LTECV au moindre coût.

A ce jour, plusieurs dispositifs fiscaux ont été mis en place pour inciter les acteurs à rénover leurs logements, dont les principaux sont le **Crédit d'Impôt Transition Energétique, l'Eco-prêt à taux zéro et la TVA à taux réduite**.

Néanmoins, ces outils ne ciblent pas les actions les plus pertinentes en termes d'efficacité climatique.

Ainsi, alors que le changement de fenêtres est subventionné par l'Etat, les économies d'énergie réalisées sont très faibles au regard des coûts de l'opération. Dans l'optique de limiter les coûts des différents dispositifs incitatifs et d'en assurer la pérennité, ils doivent être recentrés sur les actions les plus pertinentes du point de vue climatique.

RECOMMANDATION 9 :

Limitier l'éligibilité du Crédit d'Impôt Transition Energétique, de l'ECO-Prêt à Taux Zéro et de la TVA à taux réduite aux mesures les plus efficaces: pompe à chaleur, isolation des combles, chaudière gaz à condensation, convecteur électrique performant, chaudière bois, dispositifs d'optimisation active, raccordement à un réseau de chaleur, borne de recharge individuelle pour les véhicules électriques.

Le Crédit d'Impôt pour la Transition Energétique (CITE) est la mesure la plus importante en termes de coûts. Il permet de bénéficier d'un taux de réduction d'impôt de 30 % sur certains travaux d'efficacité énergétique d'un logement. L'un des points forts de cet outil est sa simplicité de compréhension : grâce à un taux unifié et une facilité d'adoption, le CITE est connu par plus de 90 % des entreprises du secteur BTP, selon l'ADEME.

Néanmoins, les bénéficiaires du Crédit d'Impôt Transition Energétique doivent attendre l'année suivant le paiement des travaux pour obtenir leur compensation. Les ménages dont la trésorerie est limitée peuvent être freinés par ce délai entre paiement et compensation.

RECOMMANDATION 10 :

Maintenir un taux de crédit d'impôt unifié par souci de compréhension du dispositif par les ménages et les acteurs du BTP et rendre immédiatement accessible la prime.

LEVER LES CONTRAINTES AU DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES DANS LES TERRITOIRES

Le développement des énergies renouvelables est aujourd'hui freiné par un certain nombre de contraintes, dont certaines sont d'ordre fiscal. Les lever permettrait d'accélérer leur pénétration et ainsi d'atteindre les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) à moindre coût.

DONNER UN NOUVEL ELAN A LA FILIERE HYDROELECTRIQUE

La conjoncture économique actuelle, conjuguée à l'augmentation constante des normes de toutes natures et des prérequis environnementaux, ne permettent pas à l'hydroélectricité de couvrir ses coûts lorsqu'elle est vendue sur le marché sans complément de rémunération alors qu'elle apporte de grands services au système électrique.

Dans ce contexte, les investissements au profit de la modernisation de l'existant, et a fortiori ceux en faveur de nouveaux développements ne sont pas envisageables. Le maintien même de l'activité est aujourd'hui constitutif de pertes pour un certain nombre d'aménagements hydroélectriques.

Les installations hydroélectriques sont soumises à une fiscalité locale très lourde, et d'autant plus problématique que ces taxes sont majoritairement déconnectées des prix de l'électricité (taxe foncière, Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) et cotisation foncière des entreprises, redevance hydraulique). En 2017, la fiscalité locale représente à elle seule environ 10 euros du MWh, soit un tiers du prix de vente de l'électricité dans le marché actuel.

RECOMMANDATION 11 :

Adapter la fiscalité locale de l'hydroélectricité :

- Exonérer de taxe foncière les parties des installations hydroélectriques destinées aux enjeux de biodiversité et de continuité écologique,
- Alléger la fiscalité sur les installations existantes, afin de garantir leur maintien voire d'inciter à leur modernisation, par une exonération temporaire de taxe foncière,
- Faciliter l'émergence de projets nouveaux par une exonération de 10 ans de taxe foncière.

AMENAGER LES TAXES LOCALES SUR LA PRODUCTION D'ENERGIE RENOUVELABLE

Les collectivités locales doivent trouver un intérêt budgétaire à développer les énergies renouvelables sur leurs territoires. Ainsi, la meilleure affectation des retombées fiscales de la production d'électricité aux collectivités locales, en particulier aux communes d'implantation et limitrophes, générerait une dynamique positive pour le développement des EnR.

RECOMMANDATION 12 :

Revaloriser l'Imposition Forfaitaire sur les Energies de Réseaux (IFER) sur les énergies renouvelables (en particulier les énergies éoliennes) et en affecter une part plus importante aux communes d'implantation et limitrophes.

LEVER LES CONTRAINTES FISCALES SUR L'INNOVATION

En pleine transition, la R&D et l'innovation sont au cœur du système électrique. Les projets pilotes et les démonstrateurs, qui sont aussi nécessaires, sont parfois limités en taille et en durée pour des questions de coûts. L'aménagement de la fiscalité de ces projets serait un facteur de réduction des coûts et un signal politique majeur en faveur de l'innovation.

RECOMMANDATION 13 :

Aménager la fiscalité des projets pilotes et des démonstrateurs pour accélérer l'innovation.