

[Focus] Loi de finances pour 2020 - Les mesures impactant la fiscalité énergétique et environnementale

N1760BYT



par Matthieu Toret, Avocat, cabinet Enerlex

Le 08-01-2020

Réf. : Loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019, de finances pour 2020

Fiscalité énergétique - Taxes intérieures de consommation - Taxes intérieure de consommation sur les produits énergétiques - Contribution au service public de l'électricité - Malus automobile

La loi de finances pour 2020 comporte plusieurs mesures impactant la fiscalité énergétique et environnementale, dont les principales concernent les taxes intérieures de consommation (TIC), la contribution au service public de l'électricité (CSPE) et le dispositif du bonus-malus automobile.

1 - Les taxes intérieures de consommation. - La fiscalité énergétique française est essentiellement constituée des différentes taxes intérieures de consommation (les TIC) frappant les produits pétroliers, le gaz naturel, le charbon et l'électricité. Ces dernières, souvent méconnues, présentent certaines singularités : ce sont des impôts de quotité (et non des impôts *ad valorem*), recouvrés et contrôlés par l'administration des douanes (et non par l'administration fiscale), ayant pour fait générateur la mise à la consommation des produits énergétiques (TICPE, ex-TIPP), du gaz naturel (TICGN) et du charbon (TICC).

Discrètement insérées dans les factures d'énergies, elles génèrent des recettes de l'ordre de 19 milliards d'euros par an, et constituent ainsi la quatrième ressource fiscale de l'Etat, derrière l'impôt sur les sociétés (environ 28 milliards d'euros par an), l'impôt sur le revenu (environ 73 milliards d'euros par an) et la taxe sur la valeur ajoutée (environ 156 milliards d'euros par an).

2 - La tarification de la TICPE. - Prévues aux articles 265 et suivants du Code des douanes ([N° Lexbase : L1598LPU](#)), la TICPE est exigible lors de la mise à la consommation d'un produit énergétique, c'est-à-dire à l'occasion de toute importation, fabrication hors d'un régime suspensif ou sortie d'un régime suspensif d'un tel produit. Plus concrètement, elle est supportée économiquement par les consommateurs d'énergies chaque fois qu'ils s'acquittent des factures émises par leurs fournisseurs.

Par ailleurs, cet impôt s'applique à tout produit énergétique destiné à être utilisé comme carburant ou comme combustible.

La réglementation détermine ainsi pour chacun de ces produits un tarif de droit commun variant selon l'usage qui en est fait (tertiaire, industriel ou domestique), son utilisateur (professionnel ou particulier) et l'endroit de sa consommation (modulations tarifaires régionales). Ainsi, un litre de gazole supportera un tarif de TICPE différent selon que celui-ci est consommé pour un processus industriel, par un agriculteur, un

chauffeur routier, ou un particulier. De la même manière son tarif pourra varier selon que ce litre de gazole sera acheté à Paris, en Corse ou en Poitou-Charentes.

3 - La suppression progressive du tarif réduit en faveur du gazole non routier. - En tant que produit énergétique, le gazole supporte la TICPE et se voit donc, en principe, appliquer le tarif de droit commun correspondant à 59,40 euros par hectolitre. Toutefois, lorsqu'il est utilisé pour les besoins d'engins circulant principalement en dehors des routes, il est éligible à un tarif réduit de TICPE. Peuvent donc essentiellement en bénéficier, le secteur des travaux publics et du bâtiment ainsi que les agriculteurs pour le gazole consommé, respectivement par leurs engins de chantiers et leurs tracteurs.

L'article 60 de la loi de finances prévoit la suppression progressive du tarif réduit de TICPE en faveur du gazole sous condition d'emploi selon le barème suivant (tarif exprimé en euros par hectolitre) :

	2019	2020	2021	2022
Gazole non routier	11,89	37,68	50,27	59,40

Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2020, le tarif de TICPE applicable au GNR sera celui de droit commun.

4 - Les objectifs poursuivis. - Lors de la présentation de son projet de loi, le Gouvernement a indiqué que cette mesure poursuivait un triple objectif : la suppression d'une niche fiscale jugée peu vertueuse sur un plan environnemental ; la substitution d'un tarif réduit directement applicable, au dispositif de remboursement de TICPE dont bénéficient les agriculteurs ; la perception de recettes fiscales supplémentaires.

5 - Les mesures d'atténuation. - Afin de restreindre le champ d'application de cette suppression, la loi de finances pour 2020 prévoit :

- que cette suppression ne concernera pas le gazole consommé par les engins utilisés dans les zones de montagnes (pour le déneigement par exemple), ainsi que le gazole utilisé par les sociétés de transport de personnes ou de marchandises par voies ferroviaires,

- que le gazole consommé par les entreprises grandes consommatrices d'énergies ayant pour activité la réalisation de travaux statiques, de travaux de terrassement ou de manutention dans les zones portuaires, bénéficiera d'un tarif réduit de 12,1 euros par hectolitre. Ce tarif pourra en réalité être obtenu par le jeu d'un mécanisme de remboursement fonctionnant de manière identique à celui dont bénéficient les transporteurs routiers.

6 - La réduction du remboursement de TICPE en faveur des transporteurs routiers. - Les entreprises de transports routiers de marchandises supportent la TICPE au tarif de droit commun, mais bénéficient, en fin d'année civile, d'un remboursement dont le montant est égal à la différence entre le tarif de droit commun supporté à la pompe (59,40 euros par hectolitre) et 43,19 euros. L'article 71 de loi de finances pour 2020 réduit le montant de ce remboursement de 2 euros par hectolitre. Les objectifs affichés par le Gouvernement sont les suivants : encourager la transition énergétique du secteur par une incitation à investir dans des motorisations plus sobres en dioxyde de carbone ; favoriser l'écoconduite ; développer les modes de transports alternatifs tels que le fret fluvial ou le fret ferroviaire ; assurer une meilleure participation du secteur du transport routier de marchandises au financement des autoroutes non concédées. Corrélativement, cette mesure s'accompagne d'une augmentation de l'abondement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) d'un montant équivalent aux économies espérées (soit environ 140 millions d'euros).

7 - La contribution au service public de l'électricité. - La contribution au service public de l'électricité (CSPE) est une accise dont la base imposable est constituée des quantités d'électricité consommées, tant par les particuliers que par les entreprises et les collectivités. Son tarif de droit commun est de 22,5 euros par

mégawattheure (environ un quart de la facture d'électricité). Pour compenser ce tarif élevé, la réglementation douanière comporte de nombreux tarifs réduits ainsi que des exonérations en faveur des entreprises consommant le plus d'électricité, l'industrie lourde (la métallurgie, la chimie, la minéralogie) et plus généralement l'ensemble des activités industrielles.

8 - Deux nouveaux tarifs réduits de CSPE. - L'article 60 de la loi de finances pour 2020 crée deux nouveaux tarifs réduits de CSPE. Le premier, de 12,6 euros par mégawattheure, en faveur de l'électricité consommée « pour les besoins de la manutention portuaire dans l'enceinte des ports [...] dont la consommation est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée ». Le second, de 0,5 euros par mégawattheure, bénéficiera à l'électricité fournie aux navires commerciaux lors de leur stationnement à quai dans les ports. La date d'entrée en application du second tarif réduit sera déterminée par décret.

9 - Le dispositif du malus-bonus automobile - Afin de favoriser l'acquisition de véhicules dits « propres », deux dispositifs complémentaires tendent, depuis le 1er janvier 2008, à orienter les consommateurs vers les modèles de véhicules les moins polluants. Ce système, appelé « bonus-malus écologique », consiste à :

- attribuer une aide financière à tout acquéreur d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone n'excèdent pas 20 grammes par kilomètre parcouru. Cette aide prend la forme d'une somme forfaitaire ne pouvant dépasser un pourcentage du prix d'achat variant en fonction du véhicule.

- pénaliser d'une taxe tout acquéreur d'un véhicule émettant plus de 117 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru.

10 - Le durcissement du barème du malus - Actuellement, le barème du malus écologique est progressif et comporte des tarifs allant de 35 euros à 10 500 euros, selon les émissions de dioxyde de carbone du véhicule concerné. Ces tarifs sont toutefois appelés à évoluer puisque l'article 69 de la loi de finances prévoit un durcissement de ce barème et un abaissement du seuil de son déclenchement.

A compter du 1^{er} janvier 2020, ces montants seront compris entre 50 euros et 20 000 euros, et s'appliqueront à tout véhicule de tourisme émettant plus de 110 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre (contre 117 grammes jusqu'alors).

Par exemple, une Citroën C3 (92 chevaux), émettant 112 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, supportera un malus de 100 euros, si elle est immatriculée après le 31 décembre 2019.

Accompagnant cette évolution, l'abandon de la méthode de calcul des émissions de CO2 dite « homologation NEDC » (*New European Driving Cycle*) devrait également avoir lieu au cours du premier semestre 2020. Ces dernières devraient désormais être calculées grâce au nouveau système d'homologation WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*). L'application de cette méthode de calcul, censée permettre une meilleure prise en compte des émissions réelles des véhicules, conduira toutefois à ce que celles-ci soient, en moyenne, plus élevées de 24,8 %.

Pour compenser cette augmentation, un second barème entrera en vigueur à la fin du 1^{er} semestre 2020. Il comportera des niveaux d'émissions de dioxyde de carbone rehaussés de 28 grammes par kilomètre. Le malus minimum sera alors appliqué dès 138 grammes par kilomètre.

© Reproduction interdite, sauf autorisation écrite préalable