**CHAPITRE 1 : LA FISCALITÉ DE L’ÉNERGIE**

Elle comprend 4 taxes de consommation qui marchent ensemble :

1°) TICPE,

2°) TICGN

3°) TI sur la consommation finale d’électricité appelée également contribution sur le service public de l’électricité

et 4°) TIC charbon.

On verra que la TVA s’applique en plus sur les énergies avec le taux normal de 20% pour les consommations et le taux réduit de 5,5% pour les abonnements. Quand on verra les choses dans le détail, on verra que la TVA s’applique 2 fois sur les énergies. Il s’agit d’une double-imposition qui a été acceptée par tout le monde et tous ceux qui ont tenté d’attaquer cette pratique devant la justice n’ont jamais gagné leur recours.

Le droit fiscal de base est européen avec la directive du Conseil n°2003/96/CE du 27 octobre 2003 sur la taxation des produits énergétiques et de l’électricité, qui fixe le champ d’application de la taxe, le niveau minimum de taxation et les exonérations. On trouve aussi une autre directive dont le champ d’application est plus large que le seul secteur de l’énergie, c’est la Directive du Conseil n°2008/118/CE du 26 décembre 2008 qui fixe le régime général des accises. Cette Directive a été refondue par la Directive UE 2020/262 du 19 décembre 2019. Elle a commencé à entrer en application le 22 mars 2020 mais remplacera progressivement la Directive de 2008 qui sera totalement abrogée le 13 février 2023. Pour le moment, nous sommes dans un régime transitoire dans lequel les normes européennes s’appliquent avec des contraintes de plus en plus fortes.

En application des Directives européennes, l’article 32 de la Loi de Finances pour 2014 a décidé d’introduire dans les taxes sur l’énergie une composante carbone destinée à tenir compte des émissions des gaz à effet de serre à savoir le CO2. Le taux de taxe frappant la composante carbone a été progressivement augmenté.

C’est un tarif par tonne de CO2 émise dans l’atmosphère :

2014 = 7€ la tonne de CO2

2015 = 14,5€ par tonne de CO2

2016 = 22€

2017 = 30,5€

2018 = 44,6€ puis ce tarif qui aurait dû continuer à augmenter a été gelé pour tenir compte des revendications des gilets jaunes.

Mais il faut savoir que l’objectif de la loi relative à la transition énergétique du 17 août 2015 est de 100€ la tonne pour 2030.

On peut imaginer qu’après les élections présidentielles de 2022, la composante carbone continuera à augmenter.

2023 = 50€ la tonne

2024 = 58€

2025 = 67€

2026 = 71,5€

2027 = 77,5€

2028 = 85,5€

2029 = 92,5

2030 = 100€

Meilleure source :

Site : [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/fiscalite-des-energies](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/fiscalite-des-energies)

**Section 1 : La TICPE**

La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Son ancien nom était la Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) qui avait été créée en 1928. Mais on a modifié l’intitulé lorsqu’on a découvert des techniques modernes permettant de produire des carburants en dehors du pétrole, des énergies fossiles. Le changement de nom s’est produit en 2011 en application de la directive européenne n°2008/118/CE du 16 décembre 2008. Cette directive a été transposée à l’article 265 du Code des douanes. Il faut savoir qu’il existe deux familles de biocarburants : le bioéthanol qui remplace l’essence et le biodiésel qui remplace le gazole des véhicules diésel.

Le bioéthanol ou E85 est un alcool qui est fabriqué à partir de différentes bases, le maïs et la betterave en Europe, le blé aux Etats-Unis et le sucre de canne au Brésil. Même si le bioéthanol permet de remplacer le pétrole, il est fortement contesté car on considère que les matières premières auraient pu être utilisées pour nourrir la population.

Le biodiésel remplace pour sa part le diésel fait à base de pétrole. Il est produit à partir de maïs, de tournesol et de colza, de graisses animales et d’huiles recyclées (palme et soja). On s’imagine que la fabrication de ces biocarburants se fait en respectant l’environnement et qu’il s’agit de carburants bio, de carburants verts. Pas du tout. Ce sont des carburants dont la production résulte de cultures intensives avec utilisation d’engrais, de beaucoup d’eau et de pesticides ce qui contribue à l’épuisement des terres et des nappes phréatiques. Le terme de biocarburant est remplacé quelquefois par celui d’agro-carburant car cela permet d’enlever le terme bio qui prête à confusion. La recherche a permis de mettre au point des carburants de seconde génération issus de déchets verts mais c’est beaucoup plus long et plus cher donc moins rentable mais c’est toujours pareil, le respect de la planète exige du travail. *Greenpeace*, qui n’est pas forcément une référence, explique tout de même que ces carburants nouveaux contribuent à émettre davantage de gaz à effet de serre. Il se produit un transfert d’un secteur à un autre. En voulant développer des substituts aux énergies fossiles, on augmente la pollution. Une entreprise unique est en situation de quasi-monopole en France AVRIL, elle a capté quasiment toutes les subventions et exonérations fiscales entre 2005 et 2014. La consommation mondiale de carburant pétrolier est de 92,4% (41% Gazole et 51,4 essence). Le hors pétrole fait seulement 7,6%. Au sein de ces 7,6% l’électricité fait 0,5%, le GPL fait 1,2% (gaz de pétrole liquéfié), le GNV fait 2,1% (gaz naturel pour les véhicules) et les biocarburants sont la part la plus importante du hors pétrole 3,8%, presque 4%.Les objectifs européens sont d’arriver à 10% d’énergies renouvelables en 2020, en 2017, on était à 9,1%.

A/ ORGANISATION

La TICPE relève du régime européen des accises qui a été mis en place avec le marché unique de 1993. **Une accise est un impôt indirect sur la vente d’un produit particulier exprimé en euros par quantité de produit vendu**. La TICPE est due à la production ou à l’extraction si elle est produite le territoire national, si elle vient de l’extérieur, elle est payée sur les importations. C’est la DGDDI qui est responsable du recouvrement de la TICPE. L’entreprise qui met les produits en vente répercute sur le consommateur le montant de la taxe au moment de la distribution à la pompe. Dans la facturation, on applique la TVA au taux normal sur le montant du carburant. Pour la Corse, un taux de 13% est appliqué. Les DOM n’appliquent pas le système de la TICPE en raison de leur spécificité. Ils appliquent des tarifs dérogatoires votés par les organes délibérants dans les conditions fixées par l’article 266 quater du Code des Douanes.

B/ TARIFS :

Les tarifs de TICPE varient selon les produits qui sont au nombre de 12. Ils sont fixés par l’article 265 du Code des Douanes en centimes par litre. Ce point est très important à comprendre : la taxation ne se fait pas ad valorem comme pour la TVA. Les accises sont des impôts spécifiques qui sont taxés sur les quantités consommées. La taxe frappe le litre de carburant. Par exemple le Gazole ne bouge pas et reste à **59,40** centimes alors que le Gazole non routier devait être augmenté au 1er juillet 2020 pour passer à **37,28** centimes alors qu’il était à **18,82** centimes (c’était quasiment X2). Mais la crise sanitaire a contraint le gouvernement à renoncer à cette hausse. Le tarif du GNR devrait donc être augmenté au 1er juillet 2021 pour passer à **59,40** centimes. Le Kérosène est totalement exonéré de TICPE de même que le carburant destiné à la navigation maritime autre que de plaisance dans les eaux européennes ou pour le ministère des Armées (service des essences). Des remboursements peuvent être obtenus par certaines entreprises comme les entreprises de transports publics, les routiers, ou les taxis. Il en va de même pour les exploitants agricoles pour le gazole non routier utilisé par les tracteurs et machines agricoles. Plusieurs secteurs d’activité bénéficient de réductions et exonérations comme le transport fluvial hors plaisance privée, les entreprises de production d’électricité, ainsi que le fioul domestique. Les entreprises grandes consommatrices d’énergie qui sont souvent soumises au système européen d’échange de quotas bénéficient de taux réduits. Les tarifs de TICPE sont votés dans la Loi de Finances et les régions peuvent depuis 2007 majorer le tarif national ce qui leur permet d’encaisser davantage.

On peut comparer les tarifs du SP et du Gazole dans 8 États de l’UE :

**Pour le SP**

1,75 PB – 1,59 IT – 1,53 Suè - 1,52 F – 1,47 RU - 1,42 All 1,40 B – 1,32 SP

1er 2ème 3ème 4ème 5ème 6ème 7ème 8ème

**Pour le Gazole**

1,53 Suè - 1,52 F - 1,50 RU -1,45 IT – 1,43 B - 1,41 PB - 1,29 All – 1,19 SP

1er 2ème 3ème 4ème 5ème 6ème 7ème 8ème

ORIGINE site Cargopedia, 22 mars 2021

Il faut bien distinguer le mécanisme de la TIPP qui ne pratique pas un taux mais un tarif par hectolitre. Par conséquent, comme la TIPP n’est plus flottante mais fixe, le consommateur va payer une TIPP identique quel que soit le cours du baril du pétrole. Actuellement, on peut regarder comment les taxes alourdissent le prix du carburant, prenons deux exemples : le SP et le gazole.

**Gazole SP**

0,122€ 8,8% TVA sur TICPE 9,1% 0,138€

0,609€ 43,8% TICPE 46,5% 0,691€

0,110€ 7,8% TVA sur produit 7,0% 0,115€

0,552€ 39,6% Prix de base 37,4% 0,576€

0,173€ 12,4% Dont coût distribution 11,6% 0,177€

1,39 € 100% Prix litre TTC 100% 1,52 €

Origine UFIP 22 mars 2021

**Calcul du poids des taxes dans le prix**

GAZOLE SP-95

Les taxes font Les taxes font

0,609€ pour la TICPE 0,691€ de TICPE

0,232€ pour la TVA 0,253€ de TVA

0,841 Total des taxes, soit 60,50% 0,944€ de Taxes soit 62,10%

C/RENDEMENT

La TICPE est la 4ème ressource fiscale de l’État après la TVA (129 Mds), l’IR (72,7 Mds) et l’IS (33,5), avec un rendement brut 2019 de 33,3 Mds. Elle est aussi la plus rentable de toutes les taxes intérieures de consommation. Depuis 2014, le produit de la TICPE était partagé en quatre parts :

Une première part destinée aux CT pour financer les transferts de compétences depuis la LF-2004 (pour compenser le transfert du RMI), 12,0 Mds en 2019.

Une deuxième part correspondant à la fraction carbone destinée au CAS transition énergétique servant à financer les énergies renouvelables, 6,7 Mds d’euros en 2019.

Une troisième part affectée à l’Agence de financement des infrastructures de transports de France, 1,2 Mds d’euros en 2019.

La 4ème part restante est destinée au le budget général de l’État : 13,4 – 2 Mds de Remboursements & Dégrèvements = 11,4 Mds d’euros

La Loi de Finances pour 2021 a décidé de supprimer le CAS transition énergétique pour intégrer toute la part de l’État dans le seul budget général. Le produit de la TICPE n’est plus partagé en 4 mais en 3 parts, une part pour l’État et une part pour les CT et une part pour l’AFTIF.

Pour 2021, la part de l’État est encaissé dans le BG pour 20,4 Mds, une seconde fraction est affectée aux D et aux R à hauteur de 11,4 Mds, la plus petite est de 1,3 Md d’euros pour l’AFTIF. La part de l’Etat est beaucoup plus grosse cette année en raison de la re-budgétisation du CAS-TE, elle atteint 20,4 Mds dont on rembourse 2,1 Mds, ce qui fait que le budget de l’État devrait encaisser en net 18,3 Mds d’euros.

**D’où viennent les recettes fiscales de la TICPE ?**

23,527 Mds€ GAZOLE routier, soit 71,4%

7,452 Mds€ ESSENCE, soit 22,6%

0,993 Mds€ Fioul domestique, soit 3%

0,974 Mds€ Gazole non routier, soit 3%

Total = 33,946 Mds arrondis à 33 Mds€

(origine, DGDDI, site ecologie)

D/ POLITIQUE DE LA TAXE :

Que s’est-il passé avec le mouvement des gilets jaunes ? Le gouvernement avait prévu d’appliquer la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui avait fixé un objectif de taxation des émissions de CO2 avec l’objectif d’arriver à un prix de la tonne de CO2 à 100 euros en 2030. Le principe de cette nouvelle loi a été **d’introduire une composante carbone** au sein de la TICPE en raison des émissions de CO2 ce qui cause environ 10 centimes de plus par litre. La Loi de Finances pour 2019 avait par conséquent prévu d’augmenter la TICPE pour atteindre cet objectif et deux hausses étaient prévues, + 2,9 centimes par litre pour l’essence et le SP et +6,5 centimes par litre pour le gazole ce qui devait rapporter 4 Mds d’euros à l’État. Pour le gazole, pour un plein de 30 litres, la hausse aurait dû être de 1,95 euros multiplié par le nombre de pleins dans une année = 234 euros pour 1 plein par mois pendant un an. Le gouvernement a dû renoncer à cette hausse ce qui a finalement réduit les recettes de TICPE de 3,7 Mds d’euros pour l’année 2019. C’est un des facteurs d’explication du déficit 2019.

Le résultat de cette opération a été de geler toute augmentation de la taxe sur le gazole. Il était passé de 42,84 centimes le litre en 2013 à 59,40 centimes en 2018 ce qui correspondait à une hausse de 38,65% en 5 ans, soit une hausse moyenne de 7,7% chaque année. Pour le SP, la hausse a été moins spectaculaire avec une hausse de 1,52% par an.

La TIPP a également fait parler d’elle entre octobre 2000 et juillet 2002 avec le mécanisme de la TIPP flottante. C’était un mécanisme qui permettait à la TIPP de s’adapter en fonction du prix du baril de pétrole. Si le prix du baril baissait de plus de 10%, le taux de la TIPP prenait la place vide laissée par la matière première et l’État y gagnait. Si le prix du baril augmentait de plus de 10%, le taux de la TIPP baissait pour compenser la hausse. L’idée était d’amortir les variations de prix pour que les prix à la pompe restent identiques. La Cour des comptes a expertisé cette politique en disant qu’elle avait fait perdre plus de 2,7 Mds d’euros à l’État au cours de la période, heureusement, comme il y avait eu des hausses du cours du pétrole plus importantes que les baisses, la TVA a encaissé 1,4 Md de plus.

**CONCLUSION : LES CONTRADICTIONS DE LA TICPE**

Des études économiques ont montré que la composante carbone de la TICPE pèse plus sur les ménages modestes. De plus, ce type d’impôt sur la consommation, comme la TVA, est lourd à assumer pour les ménages modestes car comme leur niveau de revenu est bas, le poids des taxes pesant sur les carburants est encore plus ressenti. L’épisode des gilets jaunes nous a montré que les personnes habitant dans des territoires périphériques sont encore plus touchées par ce type de taxation. On voit très clairement la contradiction entre d’un côté la volonté européenne de poursuivre un but écologique et la réalité de base qui est tout simplement la question du pouvoir d’achat des produits fortement taxés. Or, les carburants sont très fortement taxés ce qui fait subir une double peine à la France périphérique qui perd des temps de déplacement et qui en plus doit financer la fiscalité sur les carburants.

**Section 2 : La TICGN**

Elle est déterminée par l’articles 266 quinquies et 266 quinquies A du Code des Douanes. C’est une taxe qui a absorbé en 2016 d’autres impôts qui étaient distincts comme la contribution au tarif de solidarité et de la contribution biométhane. Jusqu’en 2014, les particuliers en étaient exonérés mais ce régime a pris fin pour des deux raisons, le besoin de recettes et l’écologie.

**Le taux normal** était de 1,27 € par mégawattheure en 2014 on est passé à 2,64 et en raison de la réforme (composante carbone), le taux a augmenté jusqu’à 5,88€ en 2017 puis **8,45€ en 2018** et redescend légèrement à 8,43€ pour 2021.

Pour tenir compte de la spécificité de certaines entreprises, **il existe 3 taux réduits :**

Premier taux réduit de 1,52€ le mégawattheure pour les entreprises grandes consommatrices d’énergie soumise au système européen d’échange de quotas d’émission. Deuxième taux réduit de 1,60€ le mégawattheure pour les entreprises grandes consommatrices d’énergie soumises à un risque de fuite de carbone. Troisième taux réduit de 1,60€ le mégawattheure créé dans la Loi de Finances pour 2020 pour les entreprises utilisant le gaz pour déshydrater les légumes et plantes aromatiques à condition que la consommation dépasse un plafond.

Des exonérations sont prévues dans le Code des Douanes si le gaz est utilisé pour autre chose que du combustible, pour la fabrication du verre de céramique et d’autres matériaux, pour la fabrication de produits énergétiques, la production d’électricité, l’extraction et la production de gaz naturel.

Pour simplifier la taxation du gaz naturel, il a été décidé par la Loi de Finances pour 2020 de taxer le gaz naturel pour véhicules (GNV) à la TICGN avec un tarif spécifique de 5,23€ le mégawattheure. Entre 2014 et 2019, la taxation se faisait à la TICPE. Les véhicules fonctionnant au GNV sont rarement ceux des particuliers, ce sont surtout des véhicules destinés aux collectivités comme les autobus urbains, les bennes à ordures ménagères, les poids lourds et les véhicules légers d’entreprises.

Le rendement de la TICGN a été de 2,4 Mds pour 2019, on avait prévu pour 2020 **2,5 Mds d’euros** mais la crise a réduit le rendement à 2,2 Mds et devrait progresser jusqu’à 2,33 pour 2021 avec un objectif de 3 Mds pour 2022. En gros, le produit de la TICGN augmente autant que le PIB.

**La répartition du prix du gaz**

1°) part fixe : 36%

6% transport

4% stockage

23% distribution

3% Contribution tarifaire d’acheminement

2°) part variable : 64%

38,5% fourniture

11% TICGN

14,5% TVA (5,5% sur fixe et 20% sur variable)

**Le total des taxes représente 28,5% dont TIC = 11%**

Nous pouvons examiner un exemple concret de facture da gaz.

Voir document joint.

**Section 3 : La TIC sur le charbon**

Elle ne rapporte pas grand chose 13 millions encaissés en 2019, puis même montant prévu pour 2020 mais la crise a réduit l rendement à 12 millions.

Le tarif est fixé par l’article 266 quinquies B du Code des Douanes, il est libellé en euros par mégawattheure :

14,62€ en 2018, 18,02€ en 2019, **21,43€ prévus pour 2020**, 24,84€ en 2021 et 28,25€ prévus pour 2022. En raison de la part carbone introduite en 2016, les tarifs ont augmenté. Ainsi en 2014, le tarif était-il à 2,29€ (10 fois moins).

**Section 4 La TIC sur la consommation finale d’électricité**

On l’appelle aussi la contribution au SP de l’électricité.

C’est une taxe dont le produit est versé au budget de l’État et qui devait rapporter 7,9 Mds en 2020. En réalité, elle n’a rapporté que 7,2 Mds€ en raison de la crise. Pour 2021, elle devrait rapporter seulement 7,7 Mds€. C’est la plus grosse des petites TIC et elle arrive loin derrière la TICPE. Le taux est de 22,5€ le mégawattheure depuis 2016. Des taux réduits sont prévus pour les installations industrielles électro-intensives, entreprises de transports de personnes, les aéroports, depuis 2020 les ports. On accorde des taux réduits pour les transports pour éviter de trop matraquer les consommateurs.

Le produit de cette taxe sert à financer le SP de l’électricité qui a été créé à la suite de la loi du 10 février 2000. Actuellement, le SP de l’énergie constitue un programme dans le BG doté à hauteur de 9,149 Mds d’euros. Ces 9 Mds et quelques servent principalement à financer le soutien aux énergies renouvelables pour 62% des crédits (solaire photovoltaïque, éolien terrestre, les bio-énergies, l’hydro-électricité, l’incinération des ordures ménagères, les gaz de mines et la géothermie), le soutien dans les zones non interconnectées pour 23% des crédits (péréquation tarifaire), soutien à la cogénération pour 7% des crédits et soutien à l’injection de bio-méthane pour 6% des crédits. Au total, ces 9 Mds et quelques sont des subventions reversées aux entreprises du secteur de l’énergie.

Quel est le HIT PARADE du prix européen de l’électricité ?

**a) les pays où l’électricité est chère**

Allemagne = 0,3088€ le kWh (les taxes font un peu moins de 50% du prix)

DK = 0,2984€ le kWh, avec un prix HT inférieur à 0,1€ (spécificité)

Belgique = 0,2839€ le kWh

Irlande

Espagne

Italie

Chypre

Portugal

Autriche et Luxembourg

**b) Les pays à prix moyens**

La moyenne des États de l’UE-27 est à 0,2126€ le kWh dont 0,125€ HT

France 0,1765€ et prix HT 0,125 (les taxes font 1/3 du prix)

République Tchèque

Suède et Finlande

République Slovaque

Grèce

Pays-Bas

**c) Les pays à prix bas**

Pologne

Roumanie

Slovénie

Pays Baltes

Malte

Croatie

Hongrie

Bulgarie

Hors UE, on trouve encore plus bas rn Ukraine 0,04€ le kWh

**Section 5 Les autres taxes qui se rajoutent**

A/ La contribution tarifaire d’acheminement

Instituée par la Loi du 9 août 2004.

4% des factures d’électricité et 4% des factures de gaz.

Pour payer les retraites des personnels des entreprises du secteur pour les périodes acquises avant le 1er janvier 2005, date à laquelle la caisse de retraite a été adossée au régime général.

Pour 2020, la CCSS prévoit **1,6 Md d’€.**

B/ Les taxes locales sur la consommation finale d’électricité

Il existe une taxe départementale et une taxe communale.

Elles sont quasiment identiques mais s’ajoutent à un taux variant entre 0,25€ le mégawattheure et 0,75€ selon que les consommations sont professionnelles ou non. La taxe a rapporté aux **CT 2,3 Mds** d’euros en 2018. Les chiffres de 2019 sortiront en juin prochain. Les départements ont **704 millions** et le **bloc 1,6 Md** réparti entre les communes et les groupements.

- - - - - - - -