

Fiscalité Energétique

La proposition de compromis de la Fondation Nicolas Hulot

*Depuis 2007, la Fondation Nicolas Hulot travaille à construire avec les différentes parties prenantes des mesures de fiscalité écologique efficaces et socialement justes. Cette note présente le scénario proposé par la FNH au Comité pour la fiscalité écologique en réaction à une première proposition de Christian de Perthuis. Il ne correspond pas aux positions habituelles de la Fondation mais constitue **un scénario de compromis présenté** lors de la dernière plénière du comité le 13 juin.*

La proposition initiale de Christian de Perthuis

Cette proposition combine l'introduction d'une composante carbone¹ dans les taxes sur les carburants et combustibles (7€ la tonne en 2014 => 20€ en 2020) et le rattrapage partiel sur le diesel (+ 1 ct /an). Les recettes sont utilisées principalement pour financer le Crédit d'impôt compétitivité emploi pour les entreprises (70%), puis un crédit d'impôt pour les 4 premiers déciles (16%) et une prime à la conversion pour les vieux diesels (variable de 10 à 20%).

Pourquoi une proposition alternative « de compromis » de la Fondation Nicolas Hulot

Pour la Fondation Nicolas Hulot le mécanisme présenté par Christian de Perthuis est pertinent mais présente trois défauts majeurs :

- Son manque d'ambition au regard des objectifs de la transition écologique et du facteur 4, soulevé par de nombreuses parties prenantes.
- Son manque de cohérence dans l'utilisation des recettes et la redistribution qui justifie l'opposition des syndicats, des consommateurs et de certains élus.
- L'organisation d'un transfert trop important des ménages moyens vers les entreprises qui ne serait acceptable que dans le cadre d'une grande réforme globale de la fiscalité

Ces trois défauts combinés traduisent une taxe de rendement au service du financement du CICE mal dissimulée contre laquelle feront campagne la plupart des parties prenantes.

La Fondation a donc proposé un scénario alternatif de compromis lors de la dernière plénière du comité sur les principes suivants :

- Rattrapage plus rapide de l'écart entre le diesel et l'essence : 2 ct/an au lieu de 1 ct/an.
- Objectif plus important sur la valeur de la tonne CO₂, avec les même valeurs de départ les trois premières années (dont 7 €/tCO₂ en 2014), mais une montée plus rapide à partir de 2017 pour aller à 40 €/tCO₂ en 2020 contre 20 €/tCO₂².
- Redistribution totale et plus équitable (pas de transferts) entre les citoyens et les entreprises. Pour les ménages, la redistribution cumule des mesures pour tous (fonds travaux, TVA) et des mesures en fonction des revenus (prime à la conversion pour les 8 premiers déciles, compensations forfaitaires pour les 4 premiers déciles), ce qui permet d'accompagner efficacement à la fois les classes moyennes et les ménages les moins aisés.

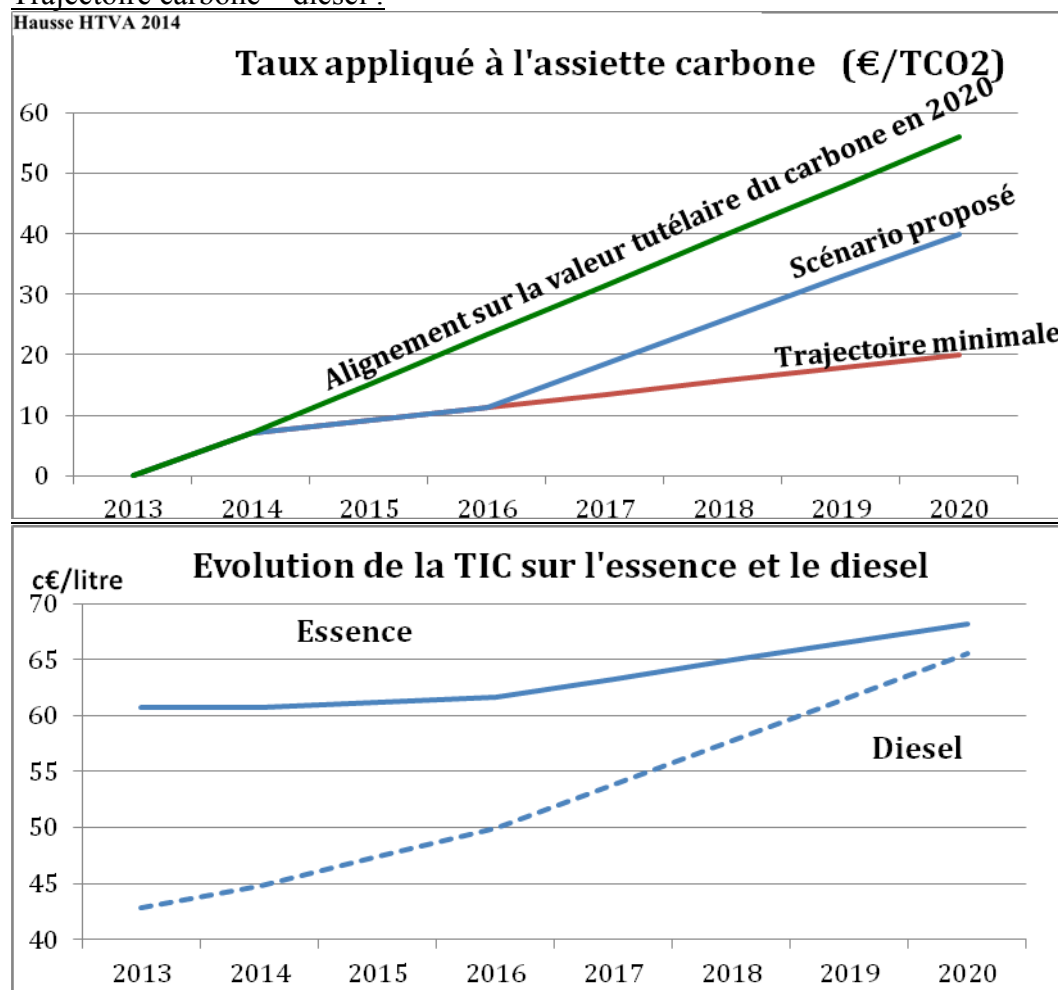
Comme dans le scénario initial, l'effet est quasi neutre sur les acteurs économiques en 2014 (on baisse les taxes existantes pour amortir l'introduction de l'assiette carbone, seul débute le rattrapage sur le diesel).

¹ Couplée à une baisse de la TICP en 2014 pour neutraliser l'effet la première année

² Rappelons que le rapport Quinet préconisait une valeur tutélaire autour de 60 €/tCO₂ en 2020

ANNEXE : Détails de la proposition de compromis de la Fondation Nicolas Hulot

Trajectoire carbone – diesel :



Recettes et mesures d'accompagnement :

Ménages :

- Fond transition : 200 M€ 2015 à 4 Md€ 2020 : travaux rénovation, aide mobilité partagées etc
- Baisse TVA Transport Commun : 300 M€ dès la première année
- Primes de retrait des vieux véhicules diesel (<EURO 3) sous conditions de ressources (pour les 8 premiers déciles) (entre 400 M€ et 1 Md€ par an sur 2014-2020), ouverte à l'occasion
- Compensation forfaitaire par crédit d'impôt :
 - o Ciblée sur les bas revenus (4 déciles inférieurs)
 - o Dégressive suivant le montant de revenu
 - o Hypothèse retenue : 30 % de la charge additionnelle compensée en moyenne

Entreprises :

Financement du CICE :

-1,3 milliards d'€ en 2016 / 2,5 milliards d'€ en 2018 / 3,5 milliards d'€ en 2020

Financement CIR en plus du CICE à partir de 2016

Traitement des cas de « superposition » et des vulnérables (PME non éligible au CICE):

-10 % des prélèvements supplémentaires assis sur les entreprises y sont affectés

-Ces sommes viennent en plus du CICE, acquis par ailleurs pour les entreprises concernées

	Crédit Impôts Ménages	TVA + prime conversion + transition Ménages	prime Fond Compensations Entreprises	CICE + CIR
2013	0,00	0,00	0,00	0,00
2014	0,23	0,54	0,07	0,62
2015	0,40	0,93	0,12	1,06
2016	0,56	1,31	0,17	1,49
2017	0,91	2,13	0,27	2,43
2018	1,27	2,95	0,37	3,37
2019	1,62	3,78	0,48	4,31
2020	1,97	4,60	0,58	5,24

Impacts sur les prix de l'énergie :

Energie	Taxe Carbone 2014 HTVA	Taxe Carbone 2020 HTVA	Correction sur la TICPE	Prix actuel HTVA	Hausse HTVA 2014	Hausse HTVA 2020
Essence	1,6 cts /L	9,1 cts /L	- 1,6 en 2014	1,32 €/L	0	6%
Diesel	1,9 cts /L	10,8 cts /L	- 1,9 en 2014 - + 2/ an	1,15 €/L	2%	20%
Fioul	0,18 cts /KWh	1 cts /KWh		0,075 €/KWh	2,4%	13%
Gaz	0,14 cts /KWh	0,8 cts /KWh		0,05 €/ KWh	2,8 %	16%