

Contribution du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles à la conférence des experts sur la contribution Climat et Energie

Le projet de création d'une contribution Climat-Energie en France s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de lutte contre le changement climatique. Résolument engagés dans cette voie, les Constructeurs Français considèrent que l'outil fiscal fait partie d'une approche intégrée visant à favoriser les technologies performantes en CO₂ et les comportements vertueux.

Nous soulignons que les émissions diffuses du transport sont déjà traitées par un dispositif européen réglementaire et part des fiscalités nationales. La contribution Climat-Energie peut constituer pour le transport un instrument supplémentaire au service de la réduction des émissions de CO₂ dès lors que sa cohérence et sa complémentarité avec les autres outils existants seront assurées. Sa mise en œuvre nécessite au préalable une analyse d'impact approfondie pour s'assurer de cette cohérence et de sa pertinence en termes de coût efficacité.

Nous rappelons que le taux global de prélèvements obligatoires en France figure parmi les plus élevés de l'Union Européenne, tout comme les taux d'imposition directs des entreprises.

Par conséquent, toute introduction d'un nouvel instrument au titre de la fiscalité environnementale doit prendre en compte cette situation afin de ne porter atteinte ni à la compétitivité des entreprises françaises, ni au pouvoir d'achat des ménages.

La contribution Climat-Energie ayant pour objectif de lutter contre le changement climatique, il est impératif que son fondement unique soit le niveau d'émission de CO₂, lié à la combustion de l'énergie, émis pour un service équivalent.

Toute option qui ne prendrait pas en compte ce fondement aurait un résultat contraire à l'objectif visé de réduction des émissions de CO₂

Contexte du secteur automobile en France au regard des émissions de CO₂.

L'Union Européenne s'est donnée pour objectif de réduire de 20% les émissions globales de CO₂ entre 1990 et 2020. La déclinaison de cet objectif pour le secteur automobile s'est traduite par l'adoption d'une réglementation imposant une diminution moyenne de 40% des émissions de CO₂ des véhicules neufs entre 2007 et 2020; soit une moyenne des émissions des véhicules ne devant pas dépasser 130g de CO₂/km

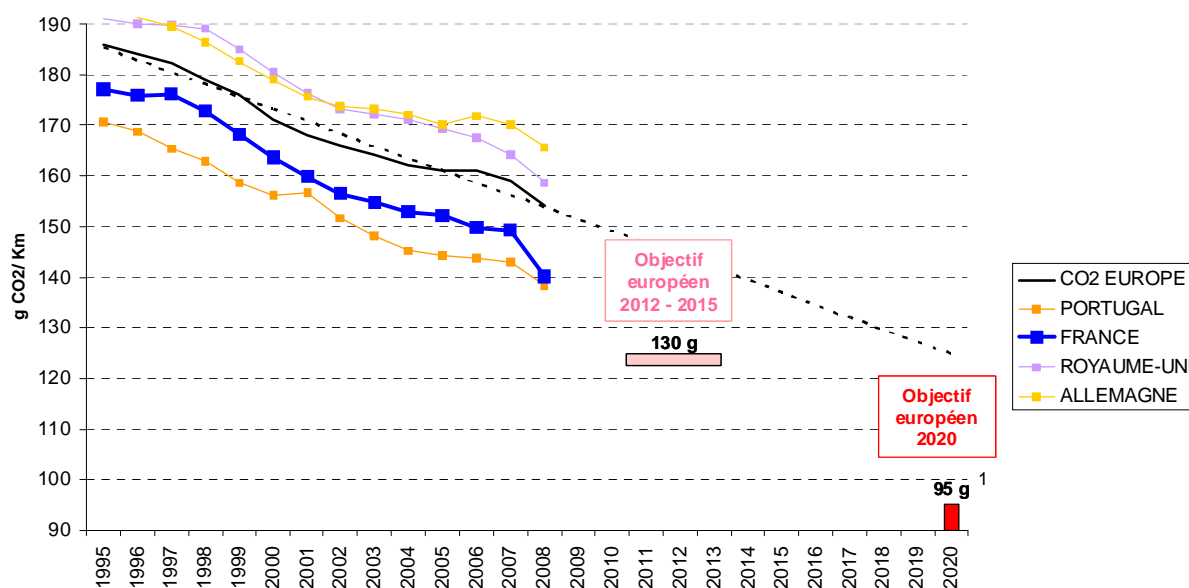
en 2015, et 95g CO₂/km¹. en 2020. Rappelons que ce règlement CO₂ prévoit, en cas de non respect de l'objectif, des pénalités pouvant aller jusqu'à 95 €/g de CO₂, valorisant la tonne de CO₂ à hauteur de 500 €

Par ailleurs, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, un objectif de performance moyenne du parc roulant de 120g de CO₂/km en 2020 est visé en France.

En complément de cette réglementation, il existe en France des fiscalités qui encouragent dès à présent l'achat de véhicules moins émetteurs de CO₂ : TIPP (~200 € / t de CO₂), bonus/malus (~150 € / t de CO₂), taxe sur les véhicules de société (~1000 € / t de CO₂). L'ampleur de ces signaux prix est unique comparé aux autres secteurs en France.

La performance environnementale du marché français des véhicules particuliers est exemplaire, elle atteste des effets positifs de ces signaux prix. La France est en effet le seul pays avec le Portugal qui a atteint le seuil de 140g CO₂/km en 2008 pour les véhicules neufs fixé dans le cadre de l'accord volontaire des constructeurs européens.

Graphique: Evolution des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs en Europe



¹ En 2013 la Commission Européenne fera une proposition définissant les modalités pour atteindre cet objectif

Sur le plan des émissions totales de CO₂, l'amélioration continue de la performance moyenne du parc roulant de voitures particulières se traduit concrètement par une tendance décroissante des émissions de CO₂ depuis 2001, à l'inverse des autres modes de transport et dans le cadre d'une légère augmentation du parc.

Les deux constructeurs français sont leaders en Europe sur le critère de référence « moyenne des émissions CO₂ des véhicules neufs » : leur part de marché en Europe est de 21%, et grâce au diesel elle s'élève à 40% sur le segment des véhicules émettant moins de 120 g/km de CO₂. Ceci constitue une performance environnementale, industrielle et économique remarquable, qui est un pilier de leur compétitivité sur le marché français comme européen, et sur le segment extrêmement concurrentiel des véhicules faiblement émetteurs de CO₂.

Position des constructeurs français sur la contribution Climat-Energie

Les constructeurs automobiles sont favorables à la fiscalité environnementale dès lors qu'elle est prévisible, privilégie l'incitation, équitable entre secteurs et acteurs et cohérente avec les autres outils existants.

Cependant la contribution Climat-Energie ne serait acceptable que si celle prend en compte le niveau d'émission de CO₂ lié à la combustion de l'énergie, émis pour un service équivalent.

Concernant la fiscalité actuelle des combustibles fossiles :

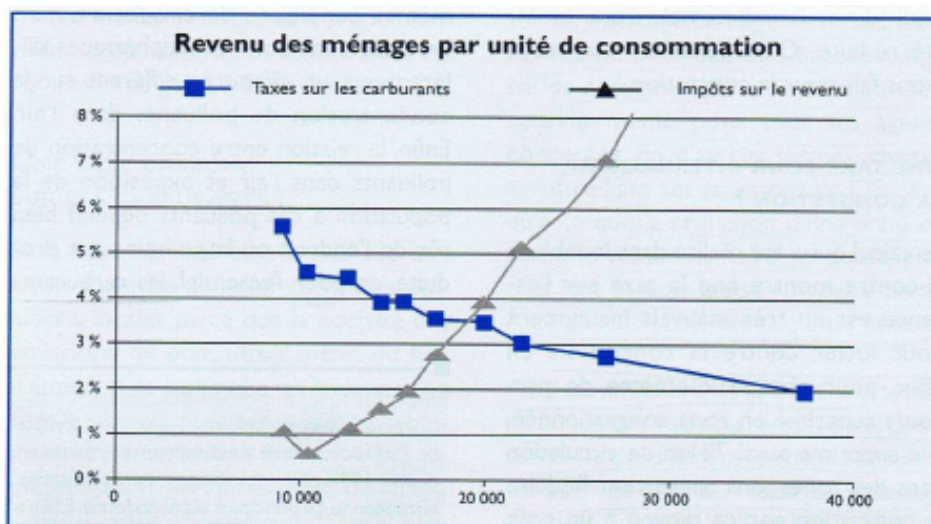
- La France est le pays de l'Union Européenne qui, après le Royaume-Uni, taxe le plus fortement les carburants (TIPP Fr : 174€/t CO₂ vs TIPP moyenne UE : 118 €/t CO₂)
- Avec des recettes de 50 milliards d'euros – portant à 80%² sur le transport routier – pour plus d'une cinquantaine de taxes et 2.7% du PIB, la fiscalité environnementale y est une réalité.

Cette fiscalité engendre des impacts sociaux significatifs :

- La TIPP occupe une part très importante dans la consommation globale des ménages avec de fortes disparités. Particulièrement, les ménages ruraux qui n'ont pas d'autre alternative efficace de transport, dépensent 5% de leur budget dans les carburants contre 2% pour les ménages urbains.
- L'effet régressif de cette fiscalité est important. En France, la plupart des ménages motorisés payent plus de taxe sur les carburants que d'impôts sur le revenu.

² Source : PLF 2007

Graphique : Part des taxes sur les carburants et de l'impôt sur le revenu dans le budget des ménages motorisés selon le revenu du ménage.



Source : INSEE Résultats, Société, n°29, avril 2004, tableaux 4b et 6b.

En revanche, la fiscalité sur les autres combustibles fossiles en France (gaz, charbon et fioul) est faible comparée à la moyenne européenne.

Les constructeurs automobiles estiment que la contribution Climat-Energie doit permettre d'harmoniser la fiscalité française sur les combustibles fossiles avec celle des autres pays européens. Cette condition est nécessaire pour assurer son efficacité et son équité.

Néanmoins, si la contribution Climat-Energie devait s'appliquer aux carburants, **elle devrait avoir pour unique référence les émissions de CO₂ liées à la combustion de l'énergie pour un résultat équivalent.**

En effet, concernant le chauffage urbain, cela revient à comparer les émissions de CO₂ des différents combustibles (charbon, fioul, gaz) par kw/h produit. Pour les carburants il en va de même : **un litre de diesel contient certes 10% de carbone de plus qu'un litre d'essence, mais un kilomètre parcouru avec du diesel en France émet 18% de CO₂ de moins que le même kilomètre parcouru avec de l'essence.** Ceci s'explique par l'écart de rendement entre essence et diesel, de plus de 20%, qui induit une performance CO₂ par km inverse des contenus carbone et énergétique au litre de carburant.

Par ailleurs, il convient de noter que la prise en compte des émissions de CO₂ issus de la production des carburants dans ce raisonnement ne change rien à la performance globale supérieure du diesel sur l'essence. En outre, elle entre dans le champ du système ETS, elle n'a donc pas vocation à être couverte par la contribution Climat-Energie.

Enfin, les constructeurs français considèrent que les externalités n'ont aucunement vocation à entrer dans le champ d'une taxe portant sur le climat et l'énergie. Il ne s'agit pas d'une taxe environnementale globale mais d'un instrument visant à lutter contre l'effet de serre. La problématique des externalités est traitée par d'autres taxes ou instruments aux niveaux national comme communautaire. Concernant les transports, la fragilité des travaux sur les estimations des coûts externes et l'absence de consensus scientifique sur ces estimations – la variabilité des estimations est d'un facteur 10 - empêchent de se fonder sur les coûts externes pour justifier la mise en place d'un outil de taxation. De plus, concernant le transport, au-delà des excédents fiscaux générés par le secteur routier (19 milliards d'euros par an depuis 2003), la prise en compte de ses externalités positives (accès aux territoires, aux marchés de l'emploi, aux lieux publics et aux loisirs ...) serait de nature à contrebalancer les bilans négatifs.