



N° 3247

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 novembre 2015.

AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
SUR LE PROJET DE LOI *de finances rectificative pour 2015* (n° 3217).

PAR MME BÉATRICE SANTAIS

Députée

Voir les numéros : 3217, 3252 et 3282.

SOMMAIRE

	PAGES
INTRODUCTION	5
TRAVAUX DE LA COMMISSION	7
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	7
II. EXAMEN DES ARTICLES	12
<i>Article 11</i> : Fiscalité des énergies	12
<i>Après l'article 11</i>	17

INTRODUCTION

La Commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption de l'article 11 du projet de loi de finances rectificative pour 2015 dont elle était saisie. Cet article introduit une réforme ambitieuse de la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Votre rapporteure pour avis se félicite en particulier des modalités retenues pour cette réforme, qui clarifie le dispositif juridique et rehausse le rôle du Parlement. Ainsi, la CSPE est intégrée à la taxe intérieure sur les consommations finales d'électricité (TICFE) et devient une accise à part entière, pour laquelle le cadre juridique applicable est connu et sur laquelle le Parlement sera amené à se prononcer dans le cadre du débat budgétaire. De plus, le financement des charges du service public de l'énergie sera assuré, à partir de 2017, par un élargissement progressif de l'assiette de financement aux énergies carbonées : il sera rendu pérenne et plus équitable. Enfin, la réforme permet de sécuriser et de simplifier le régime dont bénéficient les industries électro-intensives ou hyper-électrointensives, de manière à protéger leur compétitivité.

La commission des affaires économiques a par ailleurs accepté dix-huit amendements dans le champ de ses compétences. Elle a adopté six de ces amendements. Trois d'entre eux visent à modérer la hausse de la taxe intérieure de consommation de produits énergétiques sur le gaz de pétrole liquéfié (GPL), à appliquer aux transports par câble un taux réduit de CSPE, et à mettre fin à l'exonération du kérosène utilisé comme carburant pour l'aviation. Les trois autres amendements adoptés visent à encourager l'activité de méthanisation réalisée par les exploitants agricoles en unifiant la fiscalité applicable et en rendant pérenne les exonérations de taxe foncière sur les propriétés bâties et de cotisation foncière des entreprises, actuellement limitées à sept ans.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du mardi 24 novembre 2015, La Commission a procédé à l'examen pour avis, sur le rapport de Mme Béatrice Santais, de l'article 11 du projet de loi de finances rectificative pour 2015 (n° 3217).

Mme la présidente Frédérique Massat. J'indique que, sur les trente et un amendements déposés, sept ont été retirés et six ont été déclarés irrecevables car hors du champ de la saisine de la Commission. Il nous reste donc dix-huit amendements à examiner.

Mme Béatrice Santais, rapporteure pour avis. Notre commission est saisie pour avis sur l'article 11 du projet de loi de finances rectificative pour 2015 (PLFR) dont l'objet principal est la réforme de la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Cet article dépasse toutefois assez largement le cadre de la seule réforme de la CSPE, pour aborder plusieurs aspects de la fiscalité des énergies.

Il conduit ainsi à augmenter la part carbone des taxes intérieures de consommation d'énergie, et à porter le prix de la tonne de carbone à 30,50 euros en 2017, soit une hausse de 8,50 euros par rapport à 2016. Cela devrait nous permettre d'atteindre les objectifs, fixés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, de porter le prix de la tonne de carbone à 56 euros en 2020 puis à 100 euros en 2030. L'incitation au déploiement des énergies renouvelables en sera ainsi grandement renforcée.

Ce même article prolonge, par ailleurs, à l'année 2017 la trajectoire de rapprochement de la fiscalité du gazole et de l'essence en augmentant la première de 1 centime par litre et en diminuant la seconde d'autant. Cette évolution paraît, elle aussi, en mesure de contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique, liée notamment aux particules fines.

Plus fondamentalement, l'article 11 du PLFR instaure une profonde réforme de la CSPE, attendue et souhaitée depuis longtemps par les acteurs de la filière, que nous avons rencontrés dans le cadre de l'élaboration du rapport pour avis sur le projet de loi de finances pour 2016. Il agit sur plusieurs aspects de cette contribution pour la rendre plus efficace et accroître le contrôle du Parlement.

Rappelons brièvement ce qu'est la CSPE. Il s'agit d'une contribution prélevée sur les factures d'électricité des particuliers et des professionnels de façon

proportionnelle au nombre de kilowattheures consommés. Elle représente environ 10 à 13 % de la facture d'électricité, pour un montant total de plus de 6 milliards d'euros en 2015. Elle permet de financer, d'une part, le soutien aux énergies renouvelables, d'autre part, les obligations de service public qui incombent aux fournisseurs d'électricité, par exemple les surcoûts de production en zones non interconnectées au réseau métropolitain, les tarifs sociaux ou encore le Médiateur de l'énergie.

Jusqu'en 2015, le montant de la CSPE était fixé par le Gouvernement, sans consultation du Parlement, sur proposition de la Commission de régulation de l'énergie (CRE). Cette commission, après avoir évalué les charges supportées par les opérateurs électriques pour remplir leurs missions de service public, déterminait le montant de la taxe de façon à assurer la couverture de ces charges à moyen terme. La loi de finances pour 2011 avait prévu que si les pouvoirs publics ne publiaient pas d'arrêté au 31 décembre, le taux de la CSPE était automatiquement relevé au 1^{er} janvier suivant, selon un montant proposé par la CRE ne pouvant excéder une hausse de 3 euros par mégawattheure. En fait, c'est cette dernière possibilité qui a été utilisée en 2013, 2014 et 2015, l'augmentation systématique de 3 euros aboutissant à porter le montant de la CSPE à 19,50 euros le mégawattheure en 2015.

Ce système faisait l'objet de multiples critiques et la réforme était devenue nécessaire. D'une part, le dispositif était juridiquement instable et ne permettait pas au Parlement de jouer son rôle de supervision de la politique publique de l'électricité. Le financement des charges de service public pour la fourniture de l'électricité était, en effet, assuré par un dispositif extrabudgétaire passant par la Caisse des dépôts et consignations. À aucun moment, la CSPE ne transitait par le budget. Dès lors, non seulement la fixation du montant de la CSPE paraissait peu transparente et ne laissait pas de place au contrôle du Parlement, mais celui-ci n'avait pas davantage de visibilité sur les dépenses que cette taxe contribuait à financer. Outre le manque de transparence, la fragilité juridique du dispositif était propice à de nombreux contentieux, liés notamment à la compatibilité du régime d'exonérations avec le droit européen.

D'autre part, le fonctionnement de la CSPE était à la fois inéquitable et inefficace. Inéquitable, dans la mesure où seuls les consommateurs d'électricité en étaient redevables et contribuaient aux dépenses de service public mais aussi de développement des énergies renouvelables. Il apparaissait donc nécessaire que toutes les énergies, et notamment les plus carbonées, contribuent à la prise en charge financière de la transition énergétique, de manière à ne plus faire peser sur les seuls consommateurs d'électricité une charge disproportionnée. Inefficace, car le montant de la CSPE ne suffisait plus à couvrir les charges de service public et de soutien aux énergies renouvelables, dont les frais ont considérablement augmenté ces dernières années, notamment en raison du développement des systèmes photovoltaïques et éoliens. Le déficit de compensation par l'État auquel étaient, en

conséquence, confrontés les fournisseurs d'électricité portait lourdement préjudice à leur trésorerie.

La conjugaison du contexte politique, avec les engagements pris dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, et de la diminution du coût des énergies fossiles a fait apparaître le moment comme particulièrement opportun pour mener à bien la réforme de la CSPE. Les modalités retenues par le PLFR semblent très satisfaisantes.

Premièrement, cette réforme clarifie le dispositif juridique et rehausse le rôle du Parlement. L'article 11 du projet propose ainsi de faire basculer la CSPE sur la taxe intérieure sur les consommations finales d'électricité (TICFE), pour en faire une accise à part entière, c'est-à-dire une contribution indirecte sur la consommation. Ainsi, la contribution transitera-t-elle par le budget et le Parlement y gagnera-t-il un véritable droit de regard en ayant désormais la possibilité de débattre et de voter le financement du service public de l'électricité *via* le taux de la CSPE. La CRE aurait toujours pour mission d'évaluer les charges résultant des obligations de service public pour proposer une évolution du montant de la taxe, mais le ferait plus tôt dans l'année, en compatibilité avec le calendrier budgétaire parlementaire. Qui plus est, l'adossement sur la TICFE permettra de renforcer la sécurité juridique du dispositif puisque le cadre juridique des accises est clair et la jurisprudence bien établie.

La nouvelle taxe créée s'inscrit dans la continuité de la CSPE, dont elle garde d'ailleurs le nom. Elle étendra ainsi la TICFE à toutes les puissances souscrites et non aux seules puissances supérieures à 25 kilovoltampères, comme c'est le cas actuellement. Le montant de la taxe créée est porté à 22,50 euros – 19,50 euros de CSPE actuelle, plus 2,50 euros d'évolution automatique et 0,50 euro au titre de l'ancienne TICFE. J'appelle votre attention sur le fait que la stabilisation du montant de la CSPE à 22,50 euros en 2017 est un point essentiel sur lequel le Parlement devra être particulièrement attentif. Il y va de la cohérence de la réforme.

Deuxièmement, en contrepartie de la stabilisation de la CSPE, le financement des charges croissantes du service public de l'énergie sera assuré, à partir de 2017, par un élargissement progressif de l'assiette de financement aux énergies fossiles. Les énergies les plus carbonées seront ainsi mises à contribution pour couvrir l'augmentation des charges de service public, comme cela a été demandé à plusieurs reprises lors des auditions que nous avons conduites. Il semble en effet logique et indispensable que le coût des charges de service public soit supporté par l'ensemble des consommateurs d'énergie et non par les seuls consommateurs d'électricité, d'autant que cette énergie n'est pas la plus carbonée. En pratique, la part carbone de chacune des taxes intérieures sur la consommation des énergies fossiles – produits pétroliers, gaz ou charbon – sera augmentée. Ce changement d'assiette permettra d'assurer de façon pérenne le financement des

charges du service public de l'énergie, sans pour autant faire peser de charges excessives sur le consommateur dans un contexte de forte diminution du prix des énergies fossiles – carburant comme gaz de chauffage.

Troisièmement, la réforme permet de sécuriser et de simplifier le régime dont bénéficient les industries électro-intensives ou hyper-électro-intensives. En fonction de leur consommation, celles-ci acquitteront des montants compris entre 0,50 euro et 7 euros par mégawattheure, contre 22,50 euros pour le montant normal. Ces tarifs réduits préservent donc la compétitivité de ces industries qui bénéficieraient auparavant du mécanisme de plafonnement à 5 % de la CSPE, mécanisme qui ne peut pas être appliqué à la taxe nouvellement créée. Le nouveau régime a été notifié à la Commission européenne et les tarifs réduits entreront en vigueur lorsque celle-ci se sera prononcée.

Enfin, au-delà du seul article 11 mais en lien avec la réforme de la CSPE, le projet de loi de finances rectificative introduit aussi une budgétisation de l'ensemble de la politique publique de l'énergie. Désormais, les dépenses relatives au service public de l'énergie figureront au budget de deux manières distinctes.

D'une part, un programme « Service public de l'énergie » est créé au sein de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ». Ce programme, alimenté par des recettes du budget général, financera les mesures du service public de l'énergie relatives à la solidarité avec les zones non interconnectées au réseau métropolitain, à la protection des consommateurs en situation de précarité énergétique, au soutien à la cogénération, à la compensation carbone, aux frais de support et au Médiateur de l'énergie, comme c'était le cas auparavant.

D'autre part, un compte d'affectation spéciale pour la transition énergétique est créé. La CSPE sera une recette essentielle de ce compte, dont les dépenses seront constituées par les mesures prises dans le cadre de la transition énergétique : le soutien aux énergies renouvelables, le soutien à l'effacement de consommation électrique ou encore le désendettement des opérateurs supportant des charges de service public de l'électricité. La politique publique de l'électricité gagne ainsi en lisibilité et en transparence dans ses dépenses, sur lesquelles le Parlement sera désormais amené à se prononcer chaque année. Il serait, d'ailleurs, peut-être souhaitable d'aller plus loin dans la clarification budgétaire et de scinder en deux la mission « Écologie, développement et mobilité durables », afin de distinguer les programmes relatifs aux transports de ceux relatifs à l'écologie et au service public de l'énergie.

En définitive, la réforme de la CSPE telle que proposée par l'article 11 du PLFR paraît très satisfaisante. Le rôle du Parlement est revalorisé, tant au regard du contrôle de la recette CSPE que de la visibilité sur l'ensemble des dépenses de cette politique publique essentielle. Le cadre juridique est clarifié et sécurisé pour assurer la plus grande efficacité au dispositif en matière de soutien au développement des

énergies renouvelables, de lutte contre la précarité énergétique ou de meilleure péréquation tarifaire. Les industries électro-intensives et hyper-électro-intensives, qui assurent le dynamisme économique de nos territoires, sont bien prises en compte, dans le respect du droit européen. Enfin, la stabilisation du montant de la CSPE en 2017 et l'élargissement de l'assiette de la contribution à cet horizon sont un signe positif pour la participation équitable et conjointe de tous les consommateurs d'énergie à la réussite de la transition énergétique. C'est pourquoi j'émetts un avis favorable à l'adoption de l'article 11 du PLFR.

M. Denis Baupin. Je me félicite que notre commission se soit saisie de l'article 11, ce qui permet de débattre de l'évolution de la CSPE sur laquelle nous avons travaillé pendant plusieurs mois dans le cadre d'une mission menée par Mme Clotilde Valter. Du reste, la proposition du Gouvernement reprend assez largement les conclusions auxquelles nous étions parvenus s'agissant de la nécessité de trouver un équilibre entre les lourdes charges liées aux erreurs commises dans le passé en matière de soutien aux énergies renouvelables, et les projets futurs beaucoup moins onéreux, notamment dans le domaine du photovoltaïque. Au passage, les écologistes avaient alerté depuis longtemps sur les phénomènes de bulle qui risquaient d'être créés, qu'il faudra payer pendant vingt ans.

Avec la budgétisation, la CSPE gagnera en sécurité juridique. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) en cours de discussion prévoit des objectifs significatifs pour pérenniser et renforcer le financement des énergies renouvelables. Mais, en la matière, nous sommes très en retard. Alors que la Grande-Bretagne compte 1 200 éoliennes *offshore*, la France n'en a aucune. Les photographies qu'utilisent EDF pour ses campagnes de publicité et Réseau de transport d'électricité (RTE) pour son rapport sur la sécurisation de l'approvisionnement électrique du pays ont été prises à l'étranger. Voilà qui en dit long sur les efforts que nous devons réaliser !

L'examen du PLFR est aussi l'occasion de décider, pour l'année 2017, de l'augmentation significative de la contribution climat-énergie, mise en place il y a trois ans. Le rattrapage de l'écart de fiscalité entre le diesel et l'essence, décidé dans le cadre du PLF, constitue également un signal positif. Pour autant, il nous faut toujours combler le retard pris par la France en matière de fiscalité écologique, qui nous plaçait au vingt-septième rang sur vingt-huit il y a encore quelques mois. Certains signaux complémentaires pourraient être donnés, et ce sera l'objet des amendements que je défendrai ici même, mais que nous présenterons aussi en commission des finances et dans l'hémicycle. Ils n'en auraient que plus de poids si notre commission les adoptait aujourd'hui.

II. EXAMEN DES ARTICLES

La Commission en vient à l'examen de l'article du projet de loi dont elle est saisie.

TITRE IV

DISPOSITIONS PERMANENTES

I.- MESURES FISCALES NON RATTACHÉES

Article 11

Fiscalité des énergies

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CE7 de Mme Éva Sas et CE8 de M. Éric Alauzet.

M. Denis Baupin. Le Gouvernement propose d'augmenter de 8,5 euros par tonne de CO₂ la fiscalité carbone. C'est une bonne nouvelle, mais ce n'est pas suffisant au regard de l'engagement que nous avons pris de porter cette fiscalité à 56 euros par tonne de CO₂ en 2020 et à 100 euros en 2030. Nous proposons d'afficher la poursuite de cette trajectoire, comme cela a été fait dans les projets de loi de finances pour 2014, 2015 et 2016. La fixation de l'évolution du prix du carbone permettra aux acteurs économiques d'avoir une visibilité dans le temps.

Quant à l'amendement CE8, il a pour objet de préserver l'écart de fiscalité entre l'essence et le GPL carburant, à la suite de la modification par le Gouvernement des valeurs de TICPE du gazole et de l'essence. Le GPL est un carburant alternatif qui contribue aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ et de particules. Il doit continuer à être favorisé.

Mme la rapporteure pour avis. Je suis défavorable à l'amendement CE7 qui vise à fixer, pour les années 2018 et 2019, les valeurs de la contribution climat-énergie au sein des taxes intérieures de consommation. Ce faisant, il est manifestement en contradiction avec le principe d'annualité budgétaire selon lequel le Parlement vote chaque année le montant des taxes et impôts. La trajectoire existe déjà pour 2016, 2020 et 2030. Les taux pour 2018 et 2019 seront fixés en temps utile.

En revanche, je suis favorable à l'amendement CE8. Le GPL est bien un carburant alternatif respectueux de l'environnement : un véhicule neuf qui roule au GPL rejette 11 % de CO₂ et 96 % d'oxydes d'azote (NOx) de moins qu'un véhicule diesel. Le GPL fait partie des carburants destinés à prendre de plus en plus d'importance dans le parc automobile. Il est reconnu comme l'une des meilleures alternatives pour limiter les phénomènes de pollution dans les villes. Il est important de lui donner un signal positif.

M. Denis Baupin. J'ai du mal à comprendre votre argument de l'annualité budgétaire dans la mesure où nous avons voté, dans le cadre de la loi de finances de 2014, l'augmentation de la fiscalité carbone pour 2014, 2015 et 2016.

La Commission rejette l'amendement CE7.

Puis elle adopte l'amendement CE8.

Elle discute ensuite de l'amendement CE9 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement concerne un sujet qui a été abordé à de nombreuses reprises lors de l'examen de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte : le soutien aux entreprises électro-intensives. En la matière, la doctrine des écologistes est constante : même si ces entreprises consomment beaucoup d'énergie, nous ne souhaitons pas qu'elles soient amenées à fuir notre pays pour s'installer ailleurs puisque leur impact écologique y serait au moins aussi important. Pour autant, les aides que nous apportons ne doivent pas les inciter à ne pas réaliser des économies d'énergie. L'équilibre qui a été trouvé dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte me paraît vertueux, puisque les entreprises reçoivent des aides en contrepartie de leur engagement à élaborer des plans d'efficacité énergétique. D'ailleurs, nous avons examiné, il y a quelques jours, au Conseil supérieur de l'énergie (CSE), les décrets d'application et les dispositifs qui s'y rapportent.

Avec la réforme de la CSPE, c'est une nouvelle disposition en faveur des entreprises électro-intensives qui est introduite. Il est donc utile de rappeler que ces aides ne bénéficieront qu'à celles qui seront entrées dans une démarche positive d'efficacité énergétique, en vertu de l'article L. 351-1 du code de l'environnement qui avait été modifié par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Outre que l'article L. 351-1 cité ne figure pas dans le code de l'environnement mais dans celui de l'énergie, il prévoit de la part des entreprises des engagements trop peu précis pour qu'on puisse en faire dépendre l'application de taux réduits d'imposition. Aujourd'hui, on parle simplement d'engagement à adopter de meilleures pratiques, et l'article L. 233-2 du code de l'énergie fait état de la mise en œuvre d'un système de management de l'énergie reposant sur une analyse des consommations d'énergie, une identification des potentiels d'amélioration. C'est en fait à la loi qu'il revient de fixer avec précision le taux, l'assiette et les modalités de recouvrement de chaque impôt, sous peine de censure du Conseil constitutionnel. Peut-être conviendrait-il que vous rédigiez votre amendement de manière plus précise.

Mme Jeanine Dubié. Nombreux sont les députés qui ont été interpellés par des entreprises très affectées par la fin des tarifs réglementés. Il s'agit souvent

d'entreprises installées dans les territoires ruraux, et plus particulièrement en montagne, qui contribuent à leur dynamisme économique et à leur développement.

Depuis le début de l'année, nous avons beaucoup travaillé. Un équilibre a été trouvé dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Le Gouvernement a pris l'engagement d'introduire dans le PLFR des mesures maintenant pour ces entreprises, à partir du 1^{er} janvier 2016, un coût de l'électricité compatible avec le maintien de leur activité, notamment au regard de la concurrence internationale. J'apprécie également que le distinguo ait été fait entre les entreprises électro-intensives et les entreprises hyper-électro-intensives, dont on donne une définition.

Il serait regrettable de compromettre cet équilibre. C'est pourquoi je ne suis pas favorable à l'amendement CE9.

M. Denis Baupin. Je serais d'accord, madame la rapporteure, pour faire référence au code de l'énergie plutôt qu'à celui de l'environnement.

Dans la loi relative à la transition énergétique, les aides étaient apportées sous forme de tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) et soumises à condition d'efficacité énergétique. Je ne propose pas de modifier cet équilibre, mais de faire correspondre aux nouvelles aides l'engagement de s'inscrire dans une démarche de transition et d'efficacité énergétiques, donc d'appliquer la même logique.

C'est à la loi de fixer les taux, dites-vous, mais je ne propose pas de modifier quelque taux que ce soit. Mon seul objectif est que les entreprises concernées soient obligées de remplir le cahier des charges pour être éligibles. Le décret concernant ce cahier des charges est en préparation ; il a été soumis au CSE dont je suis, comme vous, madame la présidente, vice-président. Nous y avons discuté les dispositions encadrant la mise en œuvre de la loi, en particulier l'obligation pour les entreprises de faire un *reporting*. Ces dispositions ne doivent pas être trop contraignantes, car il n'est pas possible d'appliquer un même cadre d'efficacité énergétique à des sociétés aussi diverses, qui n'ont ni les mêmes consommations, ni les mêmes process industriels. Ce sont les entreprises elles-mêmes qui doivent proposer un cadre à valider par les services préfectoraux et en faire le *reporting* permettant de vérifier que la démarche est suivie.

Je ne vois pas pourquoi cette logique était pertinente dans le cadre de la loi de transition énergétique mais ne le serait plus, du point de vue juridique, dans le cadre du PLFR.

Mme la présidente Frédérique Massat. Vous ne pouviez pas le savoir, cher collègue, mais je ne suis plus, depuis peu, membre du CSE, mes nouvelles fonctions au sein de notre commission ne me permettant pas de faire ce travail

correctement. C'est Mme Marie-Hélène Fabre qui a été désignée par l'Assemblée nationale pour la représenter et qui siègera désormais à vos côtés.

Mme la rapporteure pour avis. Les entreprises électro-intensives et hyper-électro-intensives ont intérêt à être très attentives à leur consommation d'énergie. Pour les entreprises hyper-électro-intensives, les factures d'électricité représentent environ 30 % de leurs prix de revient. Elles ont donc tout intérêt à analyser leur consommation électrique et à rechercher tout moyen potentiel de l'améliorer.

Finalement, ce qui valait pour le TURPE dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte peut valoir ici, et on pourrait dire que cet amendement est presque satisfait par ladite loi. Ce sont les mêmes entreprises qui sont visées, et celles qui ne rempliraient pas les conditions de l'article L. 351-1 du code de l'énergie perdraient l'avantage qu'elles pourraient avoir avec le TURPE, même si, j'en suis d'accord, elles ne seraient pas sanctionnées dans le cadre de la CSPE. Néanmoins, qu'il s'agisse du TURPE ou de la CSPE, elles ont tout intérêt à aller dans le bon sens.

Par ailleurs, nous ne leur donnons pas un avantage supplémentaire. Les règles concernant la CSPE ont été réécrites dans le cadre de l'article 11 dans le seul but de maintenir les conditions de l'ancienne CSPE. Il y avait déjà un plafonnement à 0,5 % de la valeur ajoutée ; aujourd'hui, il est fixé en fonction de l'activité de l'entreprise. Il ne s'agit pas, je le répète, d'un avantage nouveau aux entreprises électro-intensives et hyper-électro-intensives.

La Commission rejette l'amendement CE9.

Puis elle est saisie de l'amendement CE10 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement a le même objectif que le précédent, mais au lieu de faire référence à un article du code de l'énergie, il réécrit le texte en reprenant la formulation que nous avons adoptée dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Certes, les entreprises ont intérêt à faire des économies d'énergie, mais il ne faut pas oublier le caractère incitatif du prix. Si des mécanismes moins pénalisants sont mis en place, l'incitation baisse. Ce qui est rentable à un prix élevé le devient un peu moins à un prix moindre. C'est à la suite du travail mené avec le président François Brottes, au cours duquel nous avons visité des entreprises électro-intensives en Allemagne, que nous avons proposé que les entreprises puissent bénéficier d'un dispositif semblable à celui qui existe dans ce pays, assorti d'un système de reporting sur lequel les services de l'État ont travaillé très concrètement. Il serait dommage que nous nous retrouvions avec un dispositif bancal avec, d'un côté, des aides liées à un engagement en matière d'efficacité énergétique, et de l'autre, des aides sans contrepartie. Cela pourrait aboutir à des

situations juridiquement floues et créer des effets pervers. En toute logique, l'ensemble des dispositifs doit être lié à l'engagement dans cette démarche.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure pour avis, la Commission rejette l'amendement CE10.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE1 et CE2 de Mme Jeanine Dubié.

Mme Jeanine Dubié. L'amendement CE2 est retiré.

L'amendement CE1 tend à inclure dans la liste des activités de transport de personnes et de marchandises qui bénéficieront d'un taux de taxe intérieure sur les consommations finales d'électricité (TICFE) réduit de 0,50 euro par mégawattheure – à savoir le train, le métro, le tramway et le trolleybus – le transport par câble, fréquemment utilisé en zone de montagne. Il s'agit d'un moyen de transport doux qui devrait se développer à l'avenir compte tenu de la place importante que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte donne au développement en ville des transports propres, notamment le transport par câble, et plus précisément les téléphériques.

Mme la rapporteure pour avis. J'avais malheureusement envie de donner un avis favorable à l'amendement CE2 et défavorable à l'amendement CE1.

Comme vous, je suis persuadée que le transport par câble est intéressant pour l'avenir, notamment en milieu urbain. Mais je pense que l'on pourrait appliquer un taux réduit au transport par câble en dehors des stations de sports d'hiver.

J'aimerais savoir ce que vous entendez par « téléskis ». Je suppose qu'il s'agit de transport individuel.

Mme Jeanine Dubié. Mon collègue Joël Giraud prévoyant de retirer l'amendement CE2 en commission des finances, il m'a demandé, dans un souci de cohérence, de le retirer de mon côté, afin que nous puissions en améliorer la rédaction et le représenter en séance.

Mme la rapporteure pour avis. L'idée du transport par câble me semble intéressante. Nous sommes toutes deux bien placées pour savoir que, dans les stations de ski, la question est différente.

M. Denis Baupin. L'amendement CE2 n'est pas très clair et ne répond pas complètement à la préoccupation de Mme la rapporteure pour avis. Il est donc logique qu'il soit retiré.

Pour autant, je voterai l'amendement CE1, car il va dans le bon sens. Dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, nous

avons demandé qu'une ordonnance soit prise pour développer le transport par câble en ville. D'abord réticent à ce sujet, j'ai découvert que ce mode de transport avait une pertinence, conférée notamment par les entreprises françaises qui le développent. La ministre de l'écologie vient de prendre l'ordonnance qui définit les servitudes encadrant la mise en place du dispositif dans les villes. Ce serait envoyer un bon signal que d'adopter cet amendement.

Mme la rapporteure pour avis. Que le deuxième amendement soit retiré m'incite finalement à donner un avis favorable au premier, car je suis convaincue de la pertinence du transport par câble.

L'amendement CE2 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CE1.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 11, modifié.

Après l'article 11

La Commission est saisie de l'amendement CE20 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement vise à mettre en place une fiscalité correspondant au niveau de pollution lié au carburant des avions. Aujourd'hui, rien ne justifie que le kérosène échappe à la fiscalité écologique ; c'est un débat que nous avons depuis longtemps. Bercy nous ayant fait part de l'impossibilité d'imposer des contraintes aux vols soumis aux obligations de service public ou aux vols internationaux, parce que nous n'avons pas compétence pour le faire, nous avons recentré notre proposition sur la suppression progressive de la détaxe pour les vols métropolitains, hors vols soumis aux obligations de service public.

Mme la rapporteure pour avis. Avis favorable.

La convention de Chicago date de 1944. Aujourd'hui, le contexte n'est plus le même. Une directive européenne nous permet, en ce qui concerne les vols intérieurs, de ne plus exonérer le kérosène. Certains États le font déjà, comme les États-Unis, le Brésil, le Japon ou la Norvège. Pourquoi pas la France ?

La Commission adopte l'amendement CE20.

Puis elle examine l'amendement CE15 de Mme Éva Sas.

M. Denis Baupin. À la suite de la suppression de la taxe poids lourds, nous avons décidé de mettre en place un remboursement des dépenses de carburant diesel des poids lourds. Or, les dispositifs qui montent en puissance avec le rattrapage de fiscalité entre l'essence et le gazole risquent de créer une niche injustifiée pour les poids lourds. Si nous maintenons le dispositif actuel, ils

bénéficieront du remboursement d'une partie de la TICPE de plus en plus importante au fur et à mesure du rattrapage. De ce fait, ce seraient les autres contributeurs qui devraient financer, notamment, la réparation des routes, alors qu'elles sont plus impactées par le passage des poids lourds que par les véhicules individuels. Il est donc légitime qu'une part soit prise en charge par les poids lourds.

Le présent amendement propose de modifier la règle en appliquant une réduction toujours identique en euros. Il est proposé de maintenir la différence en vigueur en 2014.

Mme la présidente Frédérique Massat. Je signale que notre commission n'était saisie que sur l'article 11, et que les amendements qui viennent après sont à la limite de son champ de compétence, notamment ceux concernant la fiscalité du diesel.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable à cause du délai : 2016 me semble une date trop proche pour mettre en application le dispositif que vous proposez. Par ailleurs, une mission d'information sur l'offre automobile française a été lancée en octobre 2015, qui a adopté une approche industrielle, énergétique et fiscale. Il est préférable d'attendre ses conclusions avant de prendre ce type de décision, même si, sur le fond, la démarche est intéressante.

Mme Brigitte Allain. Qui, alors, va statuer sur un sujet de finances publiques et un cadeau fait aux transporteurs ? Le remboursement reste le même, alors que le prix du diesel a diminué, ce qui n'incite pas à aller vers d'autres moyens de transport. Nous avons besoin de ces financements, non seulement pour entretenir les routes, mais aussi pour favoriser d'autres moyens de transport.

Mme la présidente Frédérique Massat. Notre commission n'a compétence ni pour les transports, ni pour les outils de fiscalité. Nous nous sommes saisis sur l'article 11 et la CSPE parce que c'est un sujet sur lequel nous avons travaillé. Nous discutons des amendements après l'article 11, et la rapporteure donne son avis ; s'ils sont adoptés, ils seront présentés comme des amendements de la Commission des affaires économiques. Mais veillons à respecter le périmètre de compétence de chacune des commissions.

La Commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CE13 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. J'entends les précautions oratoires que vous prenez, madame la présidente, mais nous débattons de sujets dont on peut se demander de quelle commission ils relèvent. Si ces amendements ont été placés après l'article 11, c'est qu'ils avaient un rapport avec cet article qui évoque la fiscalité carbone. Il semble donc légitime que notre commission en discute.

Pour en revenir à l'amendement CE13, il vise à donner aux régions la capacité de mettre en place une fiscalité régionale sur les poids lourds, sur la base du dispositif qui avait été imaginé au niveau national avant d'être supprimé.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Le taux, l'assiette et les modalités de recouvrement sont définis de façon peu précise – entre 0,025 et 0,20 euros, le rapport est de 1 à 9 –, le tout étant déterminé par décret.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle aborde l'amendement CE26 de Mme Éva Sas.

M. Denis Baupin. Dans une période où le financement des transports collectifs est de plus en plus difficile, cet amendement tend à permettre la pleine application du versement transport interstitiel en étendant la possibilité pour les régions de percevoir un versement transport hors périmètre de transport urbain. C'est une revendication portée de longue date, notamment par le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable.

En réalité, cet amendement vise essentiellement le transport express régional (TER), qui est financé en grande partie par l'État. S'il n'y a pas de périmètre de transport urbain, c'est qu'il n'y a pas de transport organisé. Dans ce cas, demander aux entreprises un versement transport ne me paraît pas judicieux.

La Commission rejette l'amendement.

Elle discute ensuite de l'amendement CE25 de Mme Éva Sas.

M. Denis Baupin. Il s'agit de mettre en place un versement transport régional pour aider au financement des transports régionaux, tel le TER, en effet. Les régions ont des difficultés pour financer ces politiques. Il y a des besoins financiers notamment pour acquérir de nouveaux matériels de transports en commun. Notre proposition vise à apporter cette possibilité de financement.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable.

Au-delà des TER, qui sont largement financés par l'État, les régions percevront demain 50 % de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), contre 25 % aujourd'hui, pour compenser le transfert de la compétence concernant les transports. Je ne suis donc pas favorable à ce versement transport régional.

Peut-être faut-il attendre la mise en place de la compétence régionale sur ce sujet. Pour les périmètres de transport urbain, il s'agirait d'un taux additionnel ; pour les périmètres hors transport urbain, cela suppose la réalité d'un service qui

n'existe pas aujourd'hui. C'est toute la difficulté du versement transport en général dans les secteurs ruraux. Même si nous avons envie de mettre en place un versement transport pour avoir un service, demander à des entreprises, qui ont aujourd'hui du mal à embaucher et à s'en sortir, de verser quelque chose pour un service qui n'existe pas est très compliqué.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CE21 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Il y a eu cette année des avancées sur le rattrapage de fiscalité en ce qui concerne le gazole. Pour autant, il reste aujourd'hui une niche fiscale très pénalisante, s'agissant des véhicules de société, ceux-ci bénéficiant d'une déductibilité de la TVA pour le gazole, pas pour l'essence.

Cet avantage pour le gazole est si considérable qu'aujourd'hui 96 % des véhicules de société roulent au gazole. Les dispositifs existants incitent les entreprises à privilégier le gazole pour les véhicules de société. On peut comprendre l'utilité des véhicules diesel dans les zones rurales pour de longs parcours, mais pas dans les zones urbaines où ils sont inappropriés.

Nous avons proposé, à de nombreuses reprises, dans les lois de finances précédentes, de supprimer cet avantage. Mais c'est impossible en raison de la législation européenne. Puisqu'on ne pouvait pas toucher à la déductibilité, le rapporteur général de l'époque, M. Christian Eckert, a imaginé comme contrepartie d'augmenter la taxe sur les véhicules de société fonctionnant au diesel. Je pense qu'il faut progressivement aligner ce dispositif sur ce que nous sommes en train de faire pour le rattrapage de fiscalité entre l'essence et le gazole. D'où notre amendement.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable.

Je vous renvoie de nouveau à la mission d'information sur l'offre automobile française. Dans le cadre de son approche fiscale, elle traite notamment des enjeux relatifs à la pollution liée au diesel et à l'impact des politiques publiques en la matière. C'est à l'issue de ses conclusions que nous pourrons prendre ce type de décision.

En tout état de cause, je vous rejoins sur l'intérêt que peut avoir le diesel pour les véhicules de société, notamment en province. Pour ma part, je défends l'utilisation de la voiture électrique, mais, pour nombre de véhicules de société sur le territoire national, ce n'est pas pensable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CE3 de M. Jean-Pierre Le Roch et CE27 de M. Paul Molac.

M. Jean-Pierre Le Roch. La création de la filière de méthanisation agricole est un enjeu important tant pour la profession agricole que pour accompagner la transition énergétique, l'objectif étant d'atteindre 1 000 à 1 500 méthaniseurs d'ici à 2020.

Dans le prolongement des travaux menés dans le cadre du groupe d'études sur le développement de la méthanisation, présidé par M. Jean Grellier, des améliorations ont été apportées récemment à la fiscalité des méthaniseurs agricoles, avec l'exonération de la taxe foncière sur les propriétés bâties et de la cotisation foncière des entreprises. Or il y a actuellement rupture d'égalité devant l'impôt entre les exploitants de méthaniseurs agricoles. Seuls bénéficient de ces exonérations les exploitants en nom propre et les exploitants dans le cadre d'une société agricole, tels les groupements agricoles d'exploitation en commun (GAEC), qui sont considérés comme exerçant une activité agricole. Ceux qui exploitent des méthaniseurs à côté de leur exploitation sous forme d'une structure dédiée, comme une société à responsabilité limitée (SARL), sont considérés comme exerçant une activité industrielle.

Les trois amendements que je propose, CE3, CE4 et CE5, ont pour objet d'inscrire dans le code général des impôts que la méthanisation agricole est une activité agricole, et donc, d'aligner la fiscalité de ces installations sur l'ensemble de la fiscalité agricole.

Mme Brigitte Allain. Aujourd'hui, nombre de ceux qui exploitent des méthaniseurs sont confrontés à des difficultés du fait d'une fiscalité qui diffère selon le statut des exploitants. Les coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA) ont pu également exploiter des méthaniseurs dans un esprit collectif, sous le statut de société par actions simplifiées (SAS) ou de SARL, parce que cela simplifiait les choses. Elles sont aujourd'hui pénalisées. Il est urgent de régler durablement ce problème.

Mme la rapporteure pour avis. Avis favorable.

Ces amendements permettront de clarifier le traitement fiscal des bénéfices en provenance de la production d'énergie en les faisant relever du régime applicable aux activités agricoles.

La Commission adopte les amendements.

Suivant l'avis favorable de la rapporteure pour avis, elle adopte ensuite les amendements identiques CE4 de M. Jean-Pierre Le Roch et CE28 de M. Paul Molac.

Elle en vient aux amendements identiques CE5 de M. Jean-Pierre Le Roch et CE29 de M. Paul Molac.

Mme Brigitte Allain. Il s'agit de mettre en cohérence la fiscalité locale applicable aux méthaniseurs agricoles avec les autres installations agricoles.

Mme la rapporteure pour avis. Avis favorable à l'exonération permanente de cotisation foncière des entreprises pour les activités de méthanisation agricole.

*La Commission **adopte** les amendements.*