

Kilowatt-hour fee : taxer la consommation électrique dans la mobilité

→ EXEMPTION DE TAXE SUR L'UTILISATION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UN MAL POUR UN BIEN

La différence entre véhicules thermiques et électriques ne saurait se réduire à leur seule motorisation. La différence est également fiscale, puisque les véhicules électriques, ne consommant pas de carburant, ne paient donc pas de taxes sur les produits pétroliers. Dans un pays comme les États-Unis, où le produit de la *fuel tax* est fléché vers la construction et la maintenance du réseau routier, les véhicules électriques ne contribuent pas au financement des infrastructures routières qu'ils empruntent malgré tout. En effet, si la consommation électrique liée au rechargement d'un véhicule à domicile ou sur borne dans la rue est bien taxée, le produit de cette taxe finance l'utilisation des infrastructures liées à la production, au transport et à la distribution d'électricité et non la mobilité.

Pour l'heure, les véhicules électriques ne représentent qu'une infime proportion du parc de véhicules en circulation. Ils ne consomment pas de carburants et sont par conséquent exemptés de taxe sur ces derniers. Leur usage n'induit pour le moment qu'une diminution très faible du produit de cette taxe. Cette absence de taxe est compensée par d'autres ressources fiscales collectées notamment auprès des véhicules thermiques en circulation. En d'autres termes, un mécanisme de péréquation des véhicules thermiques vers l'électrique a été mis en place et l'utilisation d'un véhicule électrique est donc subventionnée¹⁵⁹. Cette incohérence est conservée à dessein. L'exemption de taxe est utilisée comme argument en faveur de la démocratisation du véhicule électrique. En effet, l'absence de taxe a pour objectif de rendre le véhicule électrique plus attractif en réduisant son coût d'usage.

→ L'ÉLECTRICITÉ, UN PRODUIT ÉNERGÉTIQUE COMME UN AUTRE ?

Cependant, à mesure que la part de véhicules électriques en circulation augmentera, le manque à gagner fera de même, rendant inéluctable le recours à une redevance sur l'utilisation des véhicules électriques. Plusieurs solutions peuvent être envisagées.

L'une d'entre elles a pour objectif de taxer la consommation électrique des véhicules en important le modèle actuel de taxation des carburants: il s'agit d'une taxe sur la consommation électrique (*kWh fee*), qui considère l'électricité comme un produit énergétique qu'il est possible de taxer au même titre que le carburant. Ce type d'instrument requiert une infrastructure de mesure adaptée. Les bornes de recharge installées dans le domaine public pratiquent d'ores et déjà ces tarifs. C'est notamment le cas du réseau de *superchargers* mis en place par Tesla, qui facture son service de recharge au nombre de kWh consommés¹⁶⁰. Cependant, puisque que la majeure partie des recharges de véhicules électriques a lieu au domicile des utilisateurs, il est nécessaire d'installer un compteur pour déterminer la quantité d'énergie consommée pour recharger le véhicule électrique.

→ DES LIMITES APPARENTES

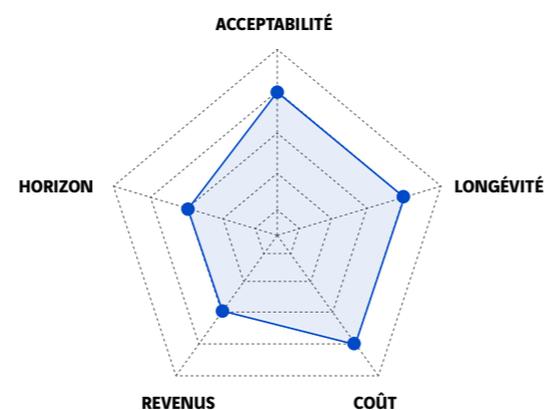
Le système apparaît cohérent dès lors qu'une recharge est réalisée à partir du réseau public de bornes de recharge. Dans ce cas, la taxe sur la consommation électrique peut être assimilée à une redevance d'utilisation de l'espace public en fonction du temps de recharge. Le coût peut varier en fonction du service fourni, notamment dans le cas d'une recharge rapide, qui réduit le temps d'immobilisation du véhicule.

Toutefois, pour les recharges à domicile, le principal enjeu est de réduire la variabilité du coût de la recharge. En effet, en fonction de l'heure (heure pleine, heure creuse), du lieu et du fournisseur, le prix de l'électricité et donc le coût de la mobilité pourront varier fortement¹⁶¹.

Enfin, ce type d'instrument fiscal pose une question plus profonde: comment légitimer une différence dans les prix pratiqués entre l'électricité consommée par un foyer pour se nourrir, se chauffer, s'éclairer et faire fonctionner ses appareils électriques et celle consommée pour faire rouler un véhicule électrique?



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

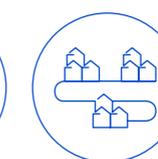


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE