

PAQUET « FIT FOR 55 »

POSITION DE L'AFEP SUR LES PROPOSITIONS DE RÉVISION DES DIRECTIVES TAXATION DE L'ÉNERGIE (ETD), ENERGIES RENOUVELABLES (RED) ET EFFICACITE ENERGETIQUE (EED)

1. Observations Afep sur la proposition de révision de la directive taxation de l'énergie (ETD)

- Les entreprises membres de l'Afep (Association française des entreprises privées) considèrent que **les points suivants prévus par la proposition de la Commission sont positifs** :
 - **Application du taux de taxation en fonction du contenu énergétique** et non plus sur les puissances, les masses ou les volumes.
 - **Maintien du double usage de l'énergie** (article 3) **en-dehors du champ de la taxation** et poursuite de la possibilité pour les Etats membres d'accorder des réductions de taxation pour les entreprises éργο-intensives (article 18), afin de maintenir la compétitivité des entreprises concernées avec leurs concurrents situés hors de l'UE.
 - **Amélioration de l'accès à l'énergie décarbonée à un coût compétitif** en permettant aux Etats membres d'accorder des exemptions de taxes ou des réductions sur les sources d'énergies renouvelables (nouvel article 16).
 - **Soutien de l'hydrogène « vert »** ; il convient toutefois d'assurer un traitement proportionné de l'hydrogène vert et de l'hydrogène bas carbone, dans le cadre du paquet « gaz » adopté à la mi-décembre 2021 compte tenu de leur coût et de leur disponibilité durant la transition. Une taxation similaire ou très proche entre l'hydrogène vert et l'hydrogène bas carbone apparaît indispensable 10 ans après l'entrée en vigueur de la directive, au moment où l'hydrogène « bas carbone » deviendra particulièrement important.
- **Des améliorations sont attendues** sur les aspects suivants :
 - Afin d'assurer la poursuite de la compétitivité des entreprises européennes, il est important de **revenir sur la suppression des exonérations pour les entreprises d'activités minéralogiques** : elle n'apparaît pas fondée sur des arguments clairs.
 - Pour la même raison, il importe de **maintenir la distinction entre les utilisations professionnelles et non-professionnelles**. En effet, il est utile de maintenir des taux plus attractifs pour les professionnels afin d'éviter un impact négatif sur leur compétitivité, ce que ne permettrait pas un alignement avec les utilisations non-professionnelles.
 - **Nécessité de mieux intégrer le recours à certaines énergies nécessaires pendant la phase de transition** au regard des objectifs pour 2030 et au-delà :
 - besoin de **progressivité des taux sur les énergies fossiles** pour les entreprises intensives en énergie engagées dans des plans de transition ;
 - nécessité d'une plus grande **progressivité des taux du gaz naturel** consommé et du gaz naturel utilisé pour la fabrication de l'électricité en centrale ou en cogénération ; à ce stade, la proposition de directive prévoit désormais que les Etats membres auront la faculté de taxer le gaz naturel utilisé pour la fabrication d'électricité (alors

qu'il était exonéré jusque-là), sans garantie de progressivité dans ce cas (cf. article 13, 2^{ème} paragraphe) ;

- **revenir sur la suppression des régimes favorables du gaz naturel carburant** compte tenu de sa contribution à la décarbonation du secteur du transport (surtout poids lourds) ;
 - nécessité d'une **meilleure attractivité des taux pour certaines énergies renouvelables** notamment le biogaz / biométhane ; en effet, les taux actuels apparaissent trop élevés pour stimuler la consommation de ces énergies.
- **De nombreux points restent à préciser :**
 - Le passage d'un système d'**exonérations obligatoires à un système optionnel de la part des Etats membres va créer de l'incertitude pour déclencher les investissements** (en fonction des usages ou des origines). A titre d'exemple, et comme mentionné ci-avant, le paragraphe 2 de l'article 13 de la proposition relatif à la production d'électricité à partir de gaz naturel laisse désormais aux Etats membres la faculté de renoncer à l'exonération de la taxation de cet intrant. **Il serait préférable de viser un niveau minimal de taxation homogène dans l'ensemble de l'Union européenne.**
 - La **mise en cohérence des définitions des catégories de produits** devrait être assurée entre la révision des directives taxation de l'énergie, énergies renouvelable et EU-ETS (par exemple : « hydrocarbures (Art 2, 3 §3), sustainable advanced biogas, non-sustainable biogas, sustainable food and feed crop biogas »).
 - Les modalités de **taxation des mélanges** (par exemple : hydrogène, biométhane – gaz naturel, etc...) **apparaissent insuffisamment définies**. Ainsi, **rien n'indique si elles seraient identifiées par Etat membre**, ce qui présenterait un fort risque de non-harmonisation, **ou au niveau de l'UE**. Par ailleurs, il n'est **pas précisé si les méthodes de taxation s'effectueraient « au réel »** avec une analyse et un contrôle physique des taux réels d'incorporation, **ou bien de façon « forfaitaire »** en fonction des taux maximum d'incorporation prévus par les spécifications administratives des Etats membres. **Ces modalités devraient être précisées dans la proposition de directive en visant une harmonisation entre les Etats membres et en précisant les méthodes « au réel » ou « forfaitaire » applicables selon les composants du mélange dans une logique d'optimisation coût/faisabilité**. S'agissant des mélanges gazeux, un traitement fiscal distinct devrait s'appliquer pour chaque composant (ex : mélange de biométhane injecté et de gaz naturel) devrait être privilégié.
 - Les modalités de taxation devraient être explicitées pour les **produits relevant des codes CN 4401 et 4402** (surtout biomasse bois) comme combustible de chauffage pour les installations de plus de 5 MW (parallèle avec RED III).
 - Les **nomenclatures douanières sont indispensables** pour connaître les minima de taxation applicables **par produit** et non par catégories de produits, trop imprécises. La mise à disposition de ces nomenclatures dans les annexes de la directive apporterait une plus grande lisibilité pour les entreprises.
 - La disposition qui enclencherait automatiquement la classification d'un produit livré en tant que combustible ou carburant si le **fournisseur « a ou devrait raisonnablement avoir connaissance du fait que le destinataire [des produits] a l'intention de les utiliser comme combustible ou comme carburant »** **devrait être supprimée**, compte tenu de la difficulté pour le fournisseur de s'assurer de cet usage par ses clients. A défaut, elle devrait être **précisée et encadrée** pour éviter de générer une insécurité juridique importante.
 - Une **prévisibilité sur l'évolution des taux devrait être assurée au-delà du délai de 10 ans à compter de la date en vigueur de la présente proposition** pour les carburants durables destinés à l'aviation (Sustainable Aviation Fuels – SAF) et au secteur maritime, afin d'apporter **une meilleure visibilité**

et stimuler ainsi les investissements de moyen-long termes. A ce titre, un maintien de taux nul après le délai de 10 ans précité est notamment demandé pour les carburants aériens durables (SAF, Sustainable Aviation Fuels).

- o La notion de « consommateur vulnérable » (« *vulnerable household* ») étant très hétérogène d'un Etat membre à l'autre de l'UE, elle devrait être définie par chaque Etat membre et non de façon uniforme dans la directive.
- o Une indexation des taux apparaît préférable tous les 3 à 5 ans plutôt qu'annuellement afin d'éviter une surcharge administrative excessive au sein des entreprises.
- o Par ailleurs, le calendrier de mise en œuvre semble insuffisamment réaliste : la mise en œuvre attendue en 2023 apparaît beaucoup trop ambitieuse par rapport au délai de la négociation de la directive elle-même et des actes délégués. Une entrée en vigueur des dispositions à partir de 2025 apparaît plus réaliste pour les Etats membres et les entreprises afin de mettre en œuvre cette réforme.
- Enfin, les entreprises de l'Afep sont conscientes de la difficulté de trouver un accord à l'unanimité des Etats membres sur ce sujet mais insistent sur l'utilité de cette réforme afin de répondre au mieux aux objectifs de la transition énergétique et climatique.

2. Observations Afep sur la proposition de révision de la directive Energies renouvelables (RED)

Les entreprises accueillent positivement les dispositions de la proposition de révision, notamment le relèvement de l'objectif à 40 % en 2030, tout en soulignant qu'elle apporte un nouveau niveau de complexité avec des objectifs par secteurs d'utilisation. La proposition apparaît néanmoins pertinente afin d'inciter au développement des contrats d'approvisionnement énergétique à partir d'énergies renouvelables (« *Power purchase agreements* », PPA).

Les entreprises rappellent leur attachement au principe de neutralité technologique au regard de l'objectif poursuivi et soulignent le besoin de solutions compétitives dans un contexte d'efforts hétérogènes des Etats parties à l'Accord de Paris pour sa mise en œuvre jusqu'à ce jour. Elles soutiennent la proposition de la Commission d'harmoniser et d'améliorer la traçabilité des RFNBO (« Renewable Fuels of Non Biological Origin ») avec une base de données permettant la traçabilité de leur bilan matière, et le mécanisme de crédit pour l'électricité verte.

Les principaux points d'amélioration souhaités à ce stade sont :

- La proposition prévoit une utilisation significative d'hydrogène vert par les installations industrielles à l'horizon 2030 (insertion d'un article 22bis), sans néanmoins établir d'articulation avec l'usage d'hydrogène bas carbone qui doit être encouragé dans le cadre du prochain paquet « gaz » de la Commission européenne. Le recours à l'hydrogène vert et à l'hydrogène bas carbone devrait être coordonné en tenant compte de la disponibilité de ces énergies et de leurs coûts pour les industriels utilisateurs, tout au long de la transition énergétique.
- la liste des matières premières éligibles de l'annexe IX relatives aux matières premières pour la production de biogaz et de biocarburants devrait être étendue de façon explicite à tous les déchets et résidus durables, afin d'atteindre les objectifs ambitieux du secteur des transports.
- La valorisation des solutions de biogaz/biométhane pendant la transition devrait être améliorée.
- Les précisions sur les règles d'additionnalité applicables à l'hydrogène renouvelable apparaissent excessives. Les coûts de mise en conformité avec ces règles renchériront le prix de cette énergie et risquent de freiner son développement.

- La **centralisation et l'harmonisation du fonctionnement des « garanties d'origine » (GO)** apparaissent **pertinents**. Il conviendrait que ces GO soient l'outil principal utilisé par cette directive pour prouver l'atteinte des objectifs envisagés. Toutefois, il apparaît à ce stade que le système de GO proposé au niveau européen ne serait pas compatible avec le système de GO mis en place au niveau national.
- Une meilleure **valorisation du captage-stockage et utilisation (CCU) du CO₂** apparaît **indispensable**.

Pour le **secteur aérien**, les objectifs proposés d'utilisation des **biocarburants avancés et des carburants renouvelables d'origine non biologiques** dans le secteur des transports (article 25) devraient être **suffisamment ambitieux** pour soutenir la production et l'utilisation de ces carburants, en particulier, des carburants synthétiques (ou e-fuels), les plus prometteurs en termes de réduction des émissions de GES pour l'aviation. Cependant, ces objectifs devront être **adaptés selon l'évolution de la trajectoire d'incorporation des SAF** définie dans la proposition de règlement « Refuel EU Aviation » et selon les objectifs définis dans la proposition de règlement Fuel EU Maritime. **Le renforcement du coefficient multiplicateur de 1,2 pour les carburants d'aviation devrait être envisagé** afin de favoriser encore l'usage de ces carburants dans ce secteur (article 27). **Une diversification des matières premières mobilisables pour l'aviation devrait être rendue possible avec une extension de l'annexe IX de la directive dans le respect néanmoins de critères de durabilité stricts**. Toute modification des critères de durabilité inclus dans la directive devrait tenir compte des travaux de l'OACI en vue d'une harmonisation de ces critères au niveau international.

Par ailleurs, les entreprises du domaine du **transport maritime** soulignent, à l'occasion de cette nouvelle proposition législative, **l'importance que la proposition de règlement d'application de la RED II publiée par la Commission une semaine après le « paquet Fit for 55 »**. Cette proposition imposerait pour les acteurs du « shipping » un **circuit qui leur serait propre de distribution/livraison** pour garantir la traçabilité des molécules d'énergie alternative dont le biométhane. **Une telle orientation n'apparaît pas faisable d'un point de vue technique et économique**. En effet, il faudrait soit acheminer ces molécules par transport routier depuis leur lieu de production jusqu'aux lieux de soutage, ce qui impliquerait la mobilisation de nombreux camions citernes, soit construire des infrastructures de liquéfaction connectées aux terminaux méthaniers dans les ports, **ce qui obligerait à deux investissements redondants sur un même lieu** : d'une part un terminal de gaz naturel de liquéfaction gazéifiant du méthane pour l'injecter dans le réseau, et d'autre part une usine de liquéfaction pour réaliser l'opération inverse. **Il est donc proposé en remplacement un mécanisme de traçabilité construit sur des certificats de production accessibles directement aux acteurs du transport maritime**. Il serait fondé sur une **équivalence** entre le soutien à la production de biogaz et sa valorisation pour la décarbonation du secteur maritime.

3. Observations Afep sur la proposition de révision de la directive Efficacité Énergétique (EED)

Les entreprises **s'interrogent** depuis l'origine de cette directive **sur les raisons d'un maintien d'objectifs en termes de seule réduction de consommation d'énergie en valeur absolue plutôt que d'amélioration de l'intensité énergétique**. Cette approche en valeur absolue risque de **freiner le déploiement de solutions de décarbonation et peut constituer un obstacle** à la mise en place de solutions de stockage d'électricité. Elle est susceptible de **pénaliser les entreprises industrielles** de l'Union européenne qui auront réalisé des progrès substantiels en matière d'intensité énergétique mais qui auront connu une croissance de leur activité.

Les entreprises estiment **positive l'adoption d'objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique à l'échelon des acteurs publics**.

Elles estiment qu'il conviendrait de privilégier l'objectif de réduction des émissions de CO₂ dans les cas où il y a un antagonisme entre réduction des émissions de CO₂ et la consommation d'énergie (ex : passage de chaudière gaz à des chaudières biomasse qui réduisent les émissions de CO₂ mais qui présentent une moins bonne efficacité énergétique).

Les entreprises demandent à ce que le principe « energy efficiency first » soit mieux explicité et prenne en compte ces situations.

*

À propos de l'Afep

Depuis 1982, l'Afep rassemble les grandes entreprises opérant en France. L'association, basée à Paris et à Bruxelles, a pour objectif de favoriser un environnement favorable aux entreprises et de présenter la vision des entreprises membres aux pouvoirs publics français, aux institutions européennes et aux organisations internationales. Restaurer la compétitivité des entreprises pour assurer la croissance et l'emploi durable en Europe et relever les défis de la mondialisation est la principale priorité de l'Afep. L'Afep compte plus de 110 membres. Plus de 8 millions de personnes sont employées par les entreprises membres de l'Afep et leur chiffre d'affaires annuel combiné s'élève à 2 600 milliards d'euros.

L'Afep participe à l'élaboration de législations trans-sectorielles, au niveau français et européen, dans les domaines suivants : économie, fiscalité, droit des sociétés et gouvernement d'entreprise, financement des entreprises et marchés financiers, concurrence, propriété intellectuelle et consommation, droit du travail et protection sociale, environnement et énergie, responsabilité sociale des entreprises et commerce.

Contacts:

Nicolas Boquet / fn.boquet@afep.com

Laetitia de la Rocque / l.de.la.rocque@afep.com

Amina Tarmil / a.tarmil@afep.com

Justine Richard-Morin / j.richard-morin@afep.com