



# Étude de faisabilité juridique

Mise en place de mesures fiscales ou normatives favorisant certaines voitures électriques sur la base du score environnemental

**NOVEMBRE 2024**

**RÉSUMÉ EXÉCUTIF**

# Contexte

Le score environnemental (« éco-score ») est un outil d'évaluation de la performance environnementale des voitures électriques. Basé sur une méthode réglementaire élaborée par l'administration française, il mesure l'empreinte carbone associée aux phases de production et d'acheminement de ces véhicules. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, les voitures électriques neuves sont éligibles aux subventions publiques sous condition d'atteindre un score environnemental minimal. À terme, l'éco-score intégrera des indicateurs liés à l'éco-conception et à la recyclabilité.

Cet outil de politique publique novateur répond à trois grands objectifs d'intérêt général :

- Les étapes de production et de transport des voitures électriques sont encore peu considérées par les politiques publiques alors même qu'elles couvrent des enjeux cruciaux, en termes d'émissions de gaz à effet de (GES), mais aussi de consommation de matières premières et d'énergie. En permettant de distinguer les modèles de voitures électriques selon leur empreinte environnementale avant leur mise en circulation, le score environnemental ouvre la voie à la mise en place de mesures favorisant la production et l'achat des modèles écologiquement les plus exemplaires.
- L'empreinte carbone d'une voiture électrique produite en Europe est moins élevée que son équivalent produit en Asie (en raison notamment d'un différentiel de décarbonation du mix énergétique). Des politiques favorisant les voitures électriques « éco-scorées », dont la production et l'acheminement émettent moins de CO<sub>2</sub>, sont ici indirectement favorables aux modèles produits en Europe. Le score environnemental peut donc être considéré comme un outil de politique industrielle.
- À l'instar de l'étiquette-énergie pour l'électroménager, le score environnemental permet aux consommateurs de bénéficier d'informations plus précises sur l'empreinte environnementale des voitures électriques, pour éclairer leurs décisions d'achat.

Dans ce contexte, T&E suggère de faire du score environnemental l'indicateur de référence pour la définition de futures politiques fiscales et réglementaires relatives aux voitures électriques. L'ONG envisage en particulier :

- L'institution d'une obligation d'incorporation de véhicules à très faibles émissions bénéficiant d'un seuil de score environnemental minimal dans le cadre du renouvellement annuel des grandes flottes professionnelles assujetties à la loi d'Orientation des Mobilités (LOM)<sup>1</sup>.
- La création de dispositifs fiscaux favorisant les voitures électriques bénéficiant d'un seuil de score environnemental minimal par rapport aux autres modèles électriques.

---

<sup>1</sup> Article L-224-10 du code de l'environnement.

Afin d'apprécier les conditions de légalité et de faisabilité juridique de ces propositions, T&E s'est associé aux cabinets d'avocats Baldon (légalité au regard du droit de l'OMC) et à l'avocate Camille Fromentin (légalité au regard du droit national). Le présent document synthétise les principales conclusions de cette étude juridique.

## **Légalité en droit de l'OMC de mesures de soutien à certains voitures électriques sur la base du score environnemental**

### *Synthèse du mémorandum établi par le cabinet Baldon Avocats*

- Une mesure normative ou fiscale favorisant certains modèles de voitures sur la base du score environnemental est susceptible d'entraîner une discrimination de fait sur les modèles automobiles importés. Cette discrimination de fait est susceptible d'enfreindre l'article III de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).
- Toutefois, cette mesure peut être justifiée au titre des exceptions légitimes prévues par l'article XX du GATT ; la jurisprudence récente considère par exemple que la réduction des émissions de GES fait partie de ces exceptions.
- Néanmoins, pour être considérée légitime, la mesure :
  - a. ne doit pas être plus restrictive que nécessaire ;
  - b. doit contribuer efficacement à l'objectif environnemental sous-jacent ;
  - c. ne doit pas constituer « une discrimination arbitraire ou injustifiable » ou « une restriction déguisée au commerce international ».
- S'agissant d'une mesure normative ou fiscale favorisant certains modèles de voitures sur la base d'un score environnemental, cela signifie concrètement que :
  - a. Les éléments constitutifs de la méthodologie sous-jacente (seuils, valeurs de référence des facteurs d'émissions moyens, pondérations de ces facteurs, etc.) doivent :
    - i. reposer sur des données actuelles, transparentes et précises. Ceci implique notamment que les sources mobilisées soient rendues publiques ;
    - ii. être rationnellement liés à l'objectif environnemental et ne pas aller à l'encontre de cet objectif, notamment en évitant les éventuels biais méthodologiques ;
    - iii. faire l'objet d'une révision régulière afin de refléter l'évolution des conditions de production dans les pays exportateurs et les données les plus récentes de la littérature scientifique.

- b. Des mécanismes dérogatoires impartiaux permettant aux constructeurs de déclarer de meilleures performances doivent être prévus, afin de tenir compte de situations individuelles (en particulier les cas où les voitures produites par un constructeur automobile donné affichent un meilleur score environnemental que celui qui découlerait de l'application de la méthodologie, en lien avec la mise en œuvre de bonnes pratiques). Ces mécanismes doivent respecter les normes minimales essentielles en termes de respect des procédures (notamment la possibilité de faire appel de la décision).
  - c. Les régulateurs doivent veiller à ne pas établir d'exceptions réduisant la contribution de la mesure à l'objectif environnemental sous-jacent.
- Pour assurer qu'une mesure basée sur le score environnemental soit justifiée au titre des exceptions légitimes, il serait utile de :
    - a. Barémiser le score environnemental pour offrir davantage de granularité, et permettre de favoriser de façon plus fine les voitures électriques dont l'impact environnemental est le plus faible. Une telle barémisation renforcerait la contribution à l'objectif environnemental et réduirait les risques de discrimination arbitraire ou injustifiable.

À l'heure actuelle, la méthode d'évaluation du score environnemental repose sur un seuil unique, fixé à 60 points : seules les voitures électriques situées sous ce seuil sont éligibles au bonus écologique. Selon les analyses de T&E, celui-ci correspond à une empreinte carbone d'environ 14,75 tCO<sub>2</sub>.

De ce fait, un véhicule dont l'empreinte climatique s'élève à 14 tCO<sub>2</sub> est logé à la même enseigne qu'un autre ayant une empreinte de 7 tCO<sub>2</sub>. Cette approche ne rend pas justice aux modèles électriques dont la production est la moins impactante sur le plan environnemental.

T&E propose donc de barémiser le score environnemental. Plusieurs paliers de score pourraient être créés, dans l'esprit des étiquettes-énergie. A titre d'exemple :

Catégorie A : score de 100, soit une empreinte climatique inférieure ou égale à 8 tCO<sub>2</sub>.

Catégorie B : score situé entre 80 et 99, soit une empreinte climatique de 8,1 à 11,5 tCO<sub>2</sub>.

Catégorie C : score situé entre 60 et 79, soit une empreinte climatique de 11,6 à 15 tCO<sub>2</sub>.

Catégorie D : score inférieur à 60, soit une empreinte climatique supérieure à 15 tCO<sub>2</sub>.

- b. couvrir l'intégralité des étapes de la fabrication du véhicule et de ses composants principaux (y compris le transport de ces derniers), là où la méthodologie du score environnemental définie en 2024 couvre essentiellement le lieu d'assemblage final du véhicule et le site de production des cellules de sa batterie. Une telle couverture éviterait les stratégies de contournement de l'objectif climatique consistant à importer l'ensemble des composants du véhicule jusqu'à un site d'assemblage situé sur le continent européen.

# Légalité en droit français de mesures de soutien aux véhicules électriques sur la base du score environnemental

## *Synthèse du mémorandum établi par le cabinet Gide Loyrette Nouel*

Comme toute disposition législative, une mesure normative ou fiscale favorisant certains modèles de véhicules sur la base du score environnemental doit respecter les droits et libertés garantis par la Constitution, et en particulier :

- Concernant la possibilité d'introduire une taxe ou d'un avantage fiscal favorisant certaines voitures électriques sur la base du score environnemental :
  - a. Le principe de légalité, qui impose :
    - i. que la méthode de calcul du score environnemental, qui déterminerait indirectement le champ d'application de la mesure, soit définie le plus précisément possible par la loi, avec un renvoi au pouvoir réglementaire le plus circonscrit et encadré possible ;
    - ii. que le calcul du score environnemental soit rendu obligatoire pour l'ensemble des voitures électriques mises sur le marché en France, afin de s'assurer qu'il existe bien un fait générateur à la mesure fiscale envisagée.
  - b. Le principe d'égalité. Ceci implique de définir :
    - i. dès l'exposé des motifs de la loi ou de l'amendement, le comportement précis que la mesure vise à inciter, tout en rappelant qu'il s'inscrit dans un objectif à valeur constitutionnelle de protection de l'environnement ;
    - ii. les modalités d'application de la mesure de sorte à ce qu'elles permettent d'atteindre l'objectif préalablement défini et qu'elle ne crée pas d'exemptions injustifiées (pour les taxes) ni d'effets d'aubaine (pour les avantages fiscaux). Cela implique également de rendre le calcul du score environnemental obligatoire pour tous les véhicules électriques mis sur le marché en France ;
    - iii. des seuils et/ou taux qui ne créent pas d'effet confiscatoire.
- Concernant la possibilité d'introduire une obligation de renouvellement des parcs de véhicules professionnels sur la base du score environnemental, la liberté d'entreprendre. Ceci implique de définir :
  - a. dès l'exposé des motifs de la loi ou de l'amendement l'objectif poursuivi par la mesure, qui s'inscrit dans un objectif à valeur constitutionnelle de protection de l'environnement ;

- b. des modalités telles que l'atteinte portée par la mesure à la liberté d'entreprendre soit proportionnée, notamment en :
- i. de préférence, rendant le calcul du score environnemental obligatoire pour toutes les voitures électriques mises sur le marché en France ;
  - ii. conservant un calendrier de mise en œuvre progressive de l'obligation de renouvellement, et ;
  - iii. s'assurant qu'il existe une offre disponible et accessible de voitures à très faibles émissions et « éco-scorées » qui permettent aux entreprises assujetties de se conformer à leur obligation.