

Pouvoir d'achat en Norvège : le gouvernement Støre privilégie des mesures généreuses mais ciblées

En Norvège, l'indice des prix à la consommation hors énergie était de **+6,3% au mois de juin 2022** par rapport à 2021, et la hausse des prix atteignait **+57,3% pour l'électricité en mai**. Pour faire face à cette hausse des prix, le gouvernement Støre, élu en octobre 2021, a mis en place plusieurs mesures à court terme, portant principalement sur le **logement** et les **prix de l'électricité**, lesquelles viennent s'ajouter à des mesures de plus long terme **d'aide pour les véhicules électriques** qui sont de plus en plus ciblées.

Pour compenser la hausse des prix de l'électricité – **189 €/MWh en Norvège** en moyenne sur le premier trimestre 2022 – le gouvernement Støre a notamment instauré une **aide ciblée pour le logement** depuis novembre 2021, laquelle a été prolongée jusqu'à la **fin de l'année 2022**, ainsi qu'un « **paquet** » sur l'électricité en décembre 2021 grâce auquel le gouvernement prend en charge **80% du montant de la facture d'électricité** d'un foyer au-delà d'un seuil de **70 €/MWh** (et 90% prévus pour l'hiver 2022). Cette dernière mesure abaisse le prix à **133 €/MWh**.

En parallèle, la Norvège a mis en place de **fortes mesures d'incitations à l'achat de véhicules électriques** depuis les années 1990, mais commence depuis peu à **réduire ces aides**, dont l'impact environnemental ralentit et dont le coût devient trop important. En particulier, le gouvernement Støre a annoncé la **fin de l'exemption totale de TVA**, à partir du **1^{er} janvier 2023**, pour les véhicules électriques de **plus de 500 000 NOK** (50 000 €) **hors TVA**, au profit d'une TVA graduelle en fonction du prix. Les aides pour les **véhicules hybrides** seront également réduites.

De manière générale, comme l'a rappelé le Premier Ministre norvégien Jonas Gahr Støre le 18 juillet dans un **discours insistant sur l'importance d'une gestion financière saine** dans la période actuelle, la Norvège a **privilégié le ciblage** de ses mesures et la **préparation de son économie à un automne et un hiver qui seront exigeants**.

I- La Norvège a mis en place de nombreuses mesures pour lutter contre la hausse des prix de l'électricité

Pour soutenir les ménages face à la montée des prix de l'énergie et l'arrivée de l'hiver, le gouvernement a mis en place une **aide au logement** supplémentaire pour le mois de **novembre 2021**, qui a bénéficié à près de **66 000 ménages**, les plus précaires et faisant face aux prix de l'électricité les plus importants. Chacun de ses ménages a touché près de **3 000 NOK** (300 €), et 120 NOK (12 €) supplémentaires par membre du foyer au-delà d'une personne. Cette mesure a coûté près de **200 M NOK** (20 M €).

Ensuite, en **décembre 2021**, l'Etat a annoncé un « **paquet électricité** ». Comme mesure phare de ce paquet, le gouvernement prend en charge les factures des ménages à hauteur de **50%, puis 80%** depuis janvier, au-delà d'un plafond de **70 øre/kWh (soit 70 €/MWh)**, et ce pour **une consommation maximale de 5 MWh par foyer** et par mois (i.e. Pour un prix de 160 €/MWh HT, et une consommation de 4 MWh sur le mois, l'Etat prend en charge $0,8 \times (160-70) \times 4$, soit 288 € sur un total de 640 € HT, soit 45%). Le budget associé à cette mesure était d'abord estimé autour de **6 Mrds de NOK** (600 M €) (lorsque seulement 50% du montant était pris en charge), puis à **9 Mrds NOK** (900 000 M €) (après le passage à 80%). Ce mécanisme devait prendre fin en **mars 2022** mais, suite à la révision à la hausse, ce même mois, des **prévisions d'inflation** pour le reste de l'année, l'Etat norvégien a décidé de le **reconduire jusqu'au 31 mars 2023**. En **octobre, novembre et décembre 2022**, le gouvernement augmentera encore les aides en prenant en charge **90% du prix** au-delà du seuil. Ce prolongement de la mesure devrait coûter à l'Etat près de **7,8 Mrds NOK** (780 M €). En complément à cette mesure phare, ce paquet comprend : une **réduction de la taxe sur l'électricité** pour un budget de **2,9 Mrds NOK** (290 M €), une **bourse pour les étudiants** de 3 000 NOK (300 €) pour un budget de **190 M NOK** (19 M €), une nouvelle **aide au logement** de 1 500 NOK (150 €) par mois par ménage pour la période de décembre 2021 à mars 2022 (et 150 NOK (15 €) supplémentaires par habitant du foyer au-delà du premier résident) pour les foyers dans les zones d'électricité les plus chères, et une **indemnisation des municipalités pour les coûts supplémentaires** liés à la mise en place de mesures d'aide financière. L'aide au logement a ensuite été prolongée, dans un premier temps de **mars à mai**, puis à partir d'**octobre 2022** : **1 000 NOK** (100 €) seront versés par ménage avec un supplément de 150 NOK (15 €) par membre du ménage. En outre, pour les mois de **novembre et décembre 2022**, **1 500 NOK** (150 €) par ménage sont versés, avec un supplément de 150 NOK (15 €) par membre du ménage. Le prix

actuel de l'électricité en Norvège, en incluant la contribution à la *grid* et les taxes, est d'environ **189 €/MWh**. En France, ce prix tourne autour de **174 €/MWh** en moyenne, soit **1,3 fois plus cher** qu'en Norvège après les aides¹.

La Norvège n'a pris **aucune mesure pour compenser la hausse des prix d'essence**, malgré des prix à la pompe qui ont atteint le niveau record de **29 NOK (2,9 €) par litre**, et qui devraient encore augmenter cet été. Dans son discours (cf. annexe 3), le Premier Ministre souligne que les ménages norvégiens, endettés à taux variable pour **95% d'entre eux**, sont **plus exposés à la hausse des taux d'intérêts** (impact d'environ 110 €/mois) qu'à celle des prix de l'essence (impact d'environ 37,5 €/mois). Contrairement à d'autres pays européens, la Norvège a donc privilégié la **protection des plus modestes** mais n'a **pas bloqué le prix, ni réduit la TVA et les droits d'accises** (qui représentent **près de la moitié du prix** actuel). Le ministre des Finances norvégien a confirmé, le 10 juin, qu'aucune mesure ne serait prise pour compenser cette hausse cet été, mais a annoncé qu'ils examineraient la question en automne. En France, depuis le **1^{er} avril** et, initialement jusqu'au 31 juillet 2022, une remise de **15 centimes/L hors taxes (18 centimes TTC)** est appliquée sur l'essence. Les prix **après remise** ont atteint les **2,02 €/L²**.

II- Après trois décennies d'importantes aides pour les véhicules électriques, la Norvège les réduit au profit des transports en commun et d'un soutien plus ciblé

Depuis **les années 1990**, la Norvège a adopté de nombreuses mesures en faveur des véhicules électriques. Depuis 2016, les aides accordées aux véhicules électriques sont progressivement plus ciblées (cf. annexe 1). Cette dynamique s'explique par :

1. Une volonté du gouvernement d'encourager les habitants à **privilégier les transports en commun ou autres moyens de transport** à basses émissions (vélos, trottinettes etc.), qui permettent une **consommation en énergie moindre** et une vie urbaine (qualité de l'air, trafic etc.) plus saine.
2. Le fait que la dynamique de **réduction d'émissions** liées aux mesures semble maintenant **stagner**, et que les aides **coûtent de plus en plus cher** à l'Etat (**0,26% du PIB** norvégien pour l'exemption de TVA). Une solution, que le gouvernement a commencé à explorer, serait de **cibler les foyers plus précaires pour les mesures de soutien**.

Actuellement, les mesures d'incitations financières pour les voitures électriques sont, en plus des mesures de facilitation de la vie quotidienne (cf. annexe 2) :

- Depuis 2001 : taux de **TVA de 0%** à l'achat (**contre 25%** normalement pour tout achat de véhicule). Depuis 2015, les **locations de voitures** 100% électriques sont également exemptées de TVA.
- **Pas de taxe d'immatriculation** (*engangsavgift* ou *kjøpsavgift*).
- Réduction de **20% de la taxe sur les véhicules d'entreprise** – réduction de moins en moins généreuse depuis son instauration à un niveau de 50% en 2000 (cf. annexe 1) pour les véhicules électriques.

Par ailleurs, dans le projet de loi de finance **révisé en mai 2022**, le gouvernement a annoncé qu'il n'y aura **plus d'exonération totale de la TVA** sur les voitures électriques coûtant plus de **500 000 NOK (50 000 euros) sans TVA** à partir du **1^{er} janvier 2023**. La TVA pour les véhicules électriques sera **dynamique**, c'est-à-dire que plus une voiture électrique est chère au-delà de ce plafond, plus la TVA est élevée. Le journal norvégien *The Local* calcule que, dans le cadre de ce nouveau régime, l'achat d'une voiture électrique coûtant **600 000 NOK (60 000 €) avec TVA** sera soumis à une **TVA de 25 000 NOK (2 500 €)**, soit environ **4%**. Les voitures électriques dont le prix est supérieur à **1 M NOK (100 000 €) avec TVA** seront soumises à une TVA de **12,5%**.

En France, une **aide de 1 000 €** est accordée pour l'achat d'une voiture particulière ou d'une camionnette électrique d'occasion (bonus écologique), et de **5 000 €, sous condition de revenus**, pour l'achat d'un véhicule, neuf ou d'occasion, électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 km, contre 3 000 € pour un moteur thermique (soit 1,7 fois supérieure pour les véhicules électriques ou hybride rechargeables).

Date de rédaction : 21 juillet 2022

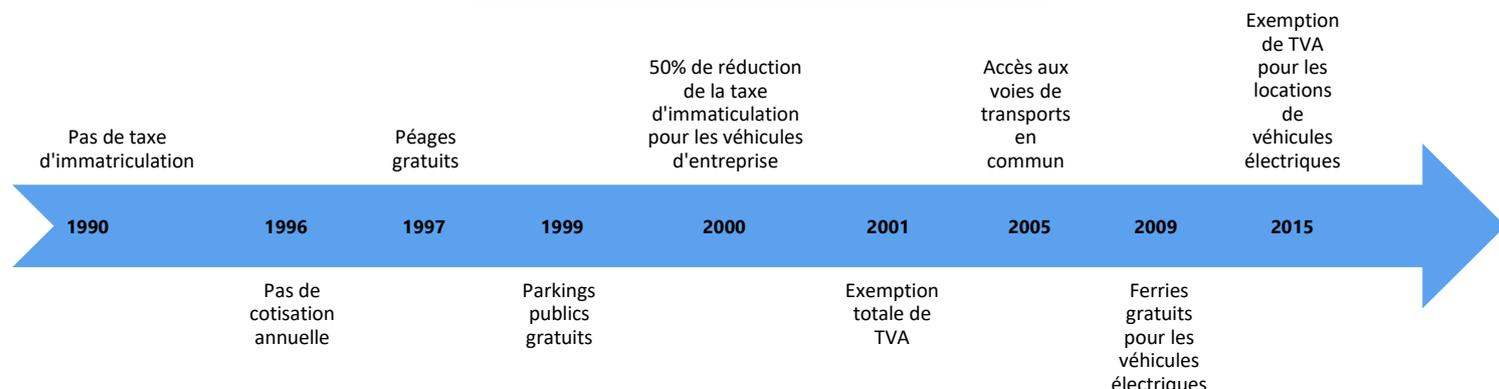
¹ Un « bouclier tarifaire » a été mis en place en France en 2022 pour limiter l'augmentation des prix de l'énergie à 4% par an. Sans ce bouclier, celle-ci aurait augmenté de 45% TTC et le prix aurait atteint plus de 240 €/MWh. Par ailleurs, jusqu'au 1^{er} juin 2022, les tarifs réglementés du gaz naturel étaient bloqués au niveau des tarifs d'octobre 2021. Sans cette décision, ils auraient augmenté de 38 % TTC au 1^{er} janvier 2022. Un chèque énergie exceptionnel de 100 € est également versé aux ménages modestes, en complément d'un chèque énergie de 48 € à 227 € déjà attribué.

² De même, la France a récemment confirmé qu'une aide alimentaire d'urgence serait versée à 9 M de foyers, et s'élèvera à 100 euros par foyer et 50 euros par enfant. Le coût de cette mesure est évalué à 1 Mrd €. Cette aide s'ajoute à un précédent chèque inflation de 100 € qui avait été distribué à 38 M de Français gagnant moins de 2 000 € par mois, en octobre 2021. La France a également introduit la « Prime Macron », soit une prime de 1 000 € maximum pour les employés par leur entreprise, sur base de volontariat, permettant à celle-ci d'être exonérée de cotisations salariales. Cette prime pourrait fortement évoluer dans le cadre des discussions en cours sur le projet de loi « pouvoir d'achat ». La Norvège n'a annoncé aucune mesure en ce sens.

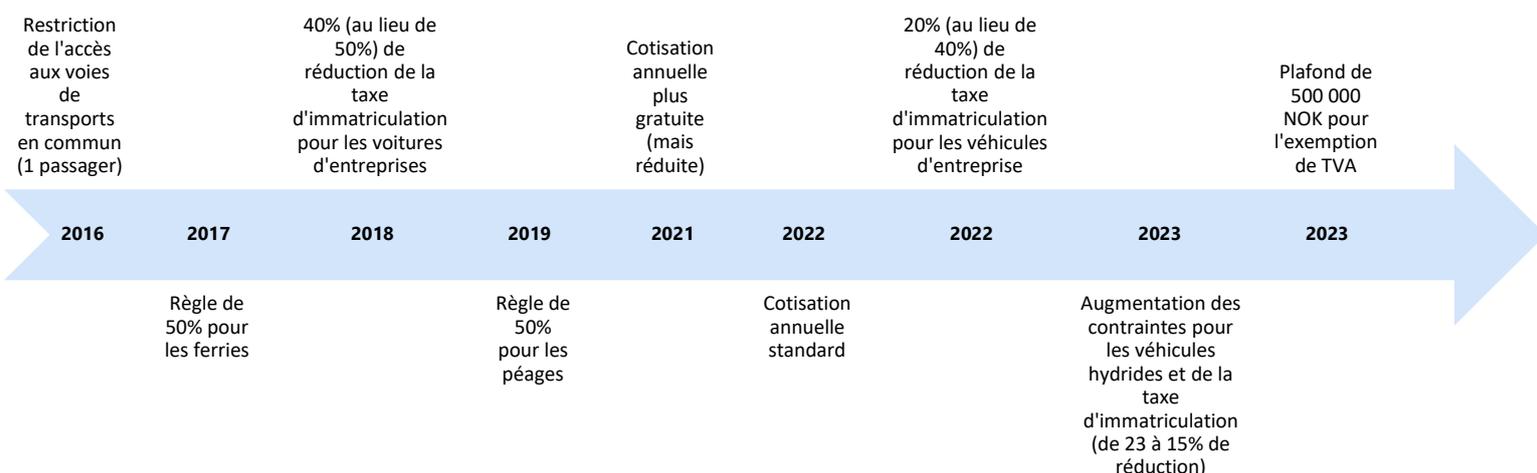
ANNEXE 1

Historique des Aides Pour l'Achat de Véhicules Electriques puis de la Réduction de ces Aides

Mise en Place des Différentes Aides à l'Achat



Réduction Progressive des Aides à l'Achat



ANNEXE 2

Mesures de Facilitation de la Vie Quotidienne en Faveur des Véhicules Electriques

- Droit d'utiliser les **voies réservées au transport collectif**, à condition d'avoir **au moins 1 passager**.
- Les **gouvernements locaux** ne peuvent pas facturer aux véhicules électriques plus de **50% du prix** pour les voitures à carburant fossile sur les **ferries**, les **parkings publics** et les **routes à péage**. Ils peuvent cependant choisir le pourcentage qu'ils fixeront pour leur territoire.
- **Parkings réservés** et **chargement gratuit** des batteries sur les lieux publics.

Ces avantages ne concernent que les **voitures 100% électriques et à hydrogène**. Les **véhicules hybrides** ont moins d'avantages. En pratique, ils bénéficient pour l'instant :

- D'une **taxe d'immatriculation** (*engangsavgift* ou *kjøpsavgift*) **réduite**, selon des modalités différentes pour chaque véhicule. Pour les véhicules dont l'autonomie électrique est de 50 km ou plus, c'est une **réduction de 23%**. Cependant, dans son **projet loi de finance présenté en octobre 2021**, le gouvernement Støre a prévu de réduire les aides pour les véhicules hybrides. Afin de renforcer l'incitation à l'achat de véhicules entièrement électriques, le gouvernement prévoit de **réduire le taux de déduction de 23% à 15%**, ainsi que **d'augmenter l'autonomie électrique minimale** nécessaire pour l'obtenir **de 50 km à 100 km**. Ces mesures devraient être mises en place à partir de 2023.

- Du droit d'utilisation des **stations de chargements** et des **places de parking** associées, pour les **hybrides rechargeables** uniquement.

ANNEXE 3

Discours du Premier Ministre Jonas Gahr Støre sur les Différentes Problématiques Actuelles

FORCES THAT INFLUENCE POWER, Published 18.07.2022, 09.14

"Strikes in Norway threaten to throttle gas supplies to the UK and the EU." This is how the headline over half the front page of the British economic newspaper the Financial Times sounded on 6 July.

The strike they referred to was the conflict between the workers' union Lederne and Norwegian Oil and Gas Association. The conflict received quite little attention in Norway. So did the government's decision to end the strike using compulsory pay tribunals.

But with those who buy Norwegian gas, the alarm went off. Norwegian gas covers about 30 per cent of Germany's gas consumption and about 40 per cent of the UK's gas consumption. Germany is now experiencing a reduce in the supply of gas. Prices rise to levels we don't know from near history. If almost half of Norwegian gas were to fail, there would be a deep crisis. It was clearly conveyed from the top by many European governments directly to us. It was a security breach.

There is a long way to go in interrupting a strike with a compulsory pay tribunal. Strike law is an important means of fairness in our working lives.

Normally, life and health are required to be at risk of deciding compulsory pay tribunals. This time, something else was very critical at stake. For the first time, I confessed, the government had to implement compulsory pay tribunals for security reasons, as security of supply in Europe was threatened due to the war in Ukraine. The situation could have become critical among our closest allies and trading partners. Their safety is also part of our security.

In that energy crisis Europe is experiencing now, there is one message that is conveyed very clearly to Norway: Europe trusts the supply of Norwegian gas.

They ask us to produce as much as we can, and feel free to plan for more. They want deepened energy cooperation with Norway on hydrogen production, based on Norwegian gas with purification. And they envisage Norway as an energy partner for capture and storage of CO₂ (CCS), as well as industrial cooperation with us on the development of offshore wind resources on the Norwegian shelf.

Here we see how energy policy, security policy and climate policy are interrelated. High energy prices hit all countries, including Norway. Many are rightly worried about the high fuel prices. In addition, electricity prices are at a record high for people in Southern Norway. This combination has a severe impact on the finances of many Norwegian families.

At the same time, inflation is rising sharply in the countries around us, the highest in decades. A number of countries have higher inflation than Norway. The food becomes more expensive, and many other goods that are necessary become more expensive than planned.

Common to this development is that it is closely connected to international drivers Norway are a part of. We are a small country with an open economy, closely intertwined with the countries around us. Our prosperity is based on us trading, buying and selling in a large market, primarily the European market. It has served and serves Norway well; at the same time, it makes us more vulnerable when so many of the arrows point in a negative direction around us. Especially when Russia's war in Ukraine creates insecurity for both food prices and energy prices.

Unlike in crises in recent years, the answer for the government is not to spend more money in Norway. In this situation, safe financial management is the most important thing we can do for people. It is a politically important and demanding task to withhold public spending.

This is necessary to prevent prices from rising even more and for Norges Bank to see it necessary to increase the interest rate more than planned. Therefore, some of the major construction and road projects must be put on hold. Then, we should remember that the Norwegian economy is actually doing well now. 100,000 more have come to work this year only. Unemployment is at a record low. Statistics Norway writes that Norway has all the prerequisites for a soft landing a couple of years ahead. We need to do what we can to make sure that all those now in work can still keep their jobs.

In the face of high electricity prices, we have taken powerful steps to relieve people through a tough time: the government now takes 80 percent of the bill for what exceeds 70 cents per kilowatt hour – in the winter months it increases to 90 percent.

Electricity costs weigh heavily on household budgets, and the electricity support scheme relieves people directly on the bill. But this is a here-and-now measure. In addition, we must ensure that we produce more renewable power, for green industry and for Norwegian families. That is why we have turned up the pace and facilitated a historic offshore wind construction.

In addition, we take steps to ensure that power companies now allow water reservoirs to be gradually filled, so that we have security of supply for the winter. We have appointed an energy commission to advise us on how the Norwegian energy system should be oriented to provide security for low and stable prices for power for people and businesses in the future.

What about petrol and diesel prices? For many, everyday life, and perhaps even the holiday plans, are influenced by the fact that prices are so high. Prices are high as a result of a shortage of both oil and gas in the world right now. We can't change that.

Some believe we should cut taxes such as the CO₂ tax and road use tax to remedy the price. This would lower the pump price by a few kroner, but it would be very expensive, up to NOK 20 billion on an annual basis – as much money as, for example, the entire police operating budget this year.

An increase of NOK 5 per liter with a normal annual mileage means around NOK 375 in increased expenditure per month. For comparison; if the interest rate goes up an extra 0.5 per cent, this means an increase in interest expense after tax of NOK 1 100 per month for an average family with normal debt. Therefore, the most important economic measure for people is to ensure that the interest rate does not increase more than it must.

History has shown us time and time again that the vast majority of crises affect the hardest those who have the least. Those who do not have the opportunity to have money in their account on standby at scarce times.

This government's primary task is to equalize differences in society. That's why we seek justice in all politics. Through, among other things, the electricity support that reaches all of us, and special measures for the most vulnerable through housing support, social assistance and support for students, to name a few.

Nevertheless, we cannot escape this: autumn and winter will be demanding. We have to prepare for that. The war in Ukraine is not going to an end any time soon. We are experiencing an energy crisis in Europe. Electricity and fuel will have high prices. We are experiencing higher inflation than in a long time in our part of the world.

This is the demanding thing to face, but we have the best conditions for doing so. We will ensure that we have access to power for houses and homes and to our industry. And the community should stand up for those who are hardest hit.