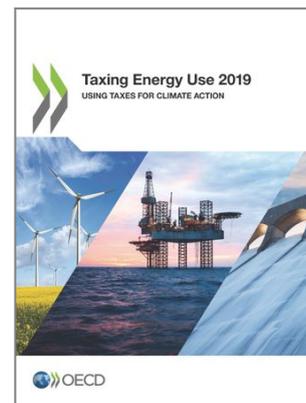


OECD *Multilingual Summaries*

Taxing Energy Use 2019

Using Taxes for Climate Action

Summary in French



Accédez au texte intégral: [10.1787/058ca239-en](https://doi.org/10.1787/058ca239-en)

Taxer la consommation d'énergie 2019

Agir en faveur du climat par la fiscalité

Résumé en français

En 2018, la consommation mondiale d'énergie a fortement augmenté et les émissions connexes de CO₂ ont atteint des sommets historiques, ce qui est déconcertant vu l'ampleur des réductions d'émission imposées par l'Accord de Paris.

Bien conçue, la fiscalité énergétique incite les citoyens et les investisseurs à privilégier les sources moins polluantes. Les droits d'accise sur les carburants et les taxes carbone sont un moyen simple et efficace de circonscrire le changement climatique, malgré les problèmes souvent soulevés par la politique de tarification du carbone. De même, les taxes énergétiques limitent les effets sur la santé publique de la pollution locale, qui inquiètent en ces temps d'urbanisation mondiale.

Le rapport *Taxing Energy Use 2019* décrit les taxes sur les énergies et le carbone adoptées dans 44 pays de l'OCDE et économies partenaires, les progrès accomplis et la manière dont les pouvoirs publics pourraient améliorer ce bilan. Il contient des données nouvelles et originales sur la fiscalité énergétique appliquée dans les pays de l'OCDE et du G20, ainsi que dans le transport aérien et maritime international. Les taux et périmètres, indiqués par pays, secteur, source d'énergie et type de taxe, ont été établis à l'aide d'une méthodologie commune, permettant ainsi de comparer l'ensemble des pays et de construire des indicateurs synthétiques.

Trop de consommateurs ne paient pas l'énergie et le carbone aux prix nécessaires pour contenir les dangers du changement climatique, ni même l'équivalent d'une valeur de référence basse de 30 EUR la tonne de CO₂, estimation assez basse du dommage climatique causé par une tonne de CO₂ et qui est insuffisante pour permettre d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. Les structures fiscales se révèlent mal adaptées aux caractéristiques de pollution. Le charbon, en particulier, bien que nocif pour le climat et source de pollution atmosphérique, n'est que peu, voire pas fiscalisé.

Pour déterminer judicieusement le prix du carbone, les pouvoirs publics peuvent aussi déployer des systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE), qui ciblent autant les émissions de CO₂ imputables à la consommation d'énergie et peuvent couvrir d'autres gaz à effet de serre de différentes sources. Ils sont potentiellement aussi efficaces que les taxes carbone. Ceux analysés dans le rapport *Effective Carbon Rates* représentent environ 6 % des taux effectifs sur le carbone observés dans les pays de l'OCDE et du G20.

Le poids des taxes et SEQE dans la tarification carbone varie grandement selon les pays. Par exemple, le SEQE de l'Union européenne couvre la plupart des émissions induites par la production d'électricité, les activités industrielles et les vols européens. Au moment de la rédaction du présent document, le cours des quotas avoisinait 25 EUR. Le signal-prix du carbone reste globalement trop faible, même lorsque l'on tient compte de l'incidence des SEQE.

Principaux messages

Les taux effectifs sur le carbone sont beaucoup trop faibles

- 85 % des émissions énergétiques de CO₂ ne sont pas d'origine routière. Seulement 18 % des émissions non routières sont fiscalisées et, dans 3 % des cas, le signal-prix atteint au moins 30 EUR la tonne de CO₂.
- Seulement quatre pays (Danemark, Pays-Bas, Norvège et Suisse) taxent les émissions hors transport routier à un taux moyen qui excède 30 EUR la tonne de CO₂. On obtiendrait un tableau moins sombre en tenant compte des marchés du carbone, même s'ils ne couvrent qu'une fraction des émissions et que le prix y est généralement inférieur à 30 EUR la tonne de CO₂.
- Le taux effectif sur le carbone n'a guère évolué. Depuis 2015, le taux moyen réel hors transport routier a augmenté de plus de 10 EUR la tonne de CO₂ dans trois pays seulement : au Danemark, aux Pays-Bas et en Suisse.
- Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées. Les carburants aériens et fluviaux le sont parfois, mais rarement à un niveau équivalent à la valeur de référence basse du carbone, tandis que la plupart des émissions connexes ne sont pas visées par les SEQE.
- Le signal-prix du carbone est plus fort dans le transport routier, surtout parce que les droits d'accise sur les carburants y sont relativement élevés. Ce secteur se caractérise aussi par d'importants coûts externes non liés au climat. Ses émissions sont taxées à moins de 30 EUR la tonne de CO₂ dans seulement trois pays : Brésil, Indonésie et Russie.
- Globalement, il n'est pas recouru à la fiscalité pour déterminer judicieusement le prix du carbone, en particulier dans le cas du charbon, pourtant le plus polluant des combustibles fossiles. Dans les 44 pays étudiés, le taux réel moyen de la taxe carbone associée au charbon est proche de zéro. Même si l'on tenait compte des SEQE en place, le signal-prix connexe resterait presque partout minime.

Les droits d'accise sur les carburants dominent toujours parmi les taxes carbone explicites

- Dans les 44 pays étudiés, le prix réel du carbone est déterminé par les droits d'accise sur les carburants routiers.
- Dans les autres secteurs, les taxes carbone explicites jouent généralement un rôle relativement plus important.

Les taxes énergétiques n'encouragent pas toutes des réductions drastiques d'émission.

- Les taxes sur l'électricité, qui, en général, s'appliquent indifféremment à toutes les sources d'énergie, favorisent rarement le recours aux sources moins polluantes, voire et découragent les réductions drastiques d'émissions par l'électrification.
- Néanmoins, la plupart des pays encouragent la conversion aux sources moins polluantes (par exemple hydraulique, éolien et solaire) en les taxant moins que les combustibles.
- Dans les pays qui, en proportion, taxent davantage les combustibles, la consommation énergétique dépend moins du carbone.

Implications pour l'action des pouvoirs publics

- Des taux effectifs sur le carbone plus forts inciteront les citoyens et les investisseurs à considérer les coûts climatiques de leurs actions de façon à réduire leur consommation de biens et de services fortement carbonés et à s'orienter progressivement vers les activités à émissions faibles ou nulles. Les entreprises des technologies propres gagneraient aussi en compétitivité par rapport à leurs concurrentes qui polluent. En décourageant l'investissement dans les actifs fortement carbonés (par exemple, centrales à charbon), on réduit le risque de supporter des coûts d'ajustement élevés dans l'avenir.
- Il est logique de commencer par élever les prix du carbone là où ils sont actuellement les plus bas. Le cas du charbon est particulièrement frappant puisqu'il est la source de pollution la moins taxée malgré les dommages que son utilisation cause sur le climat et sur la qualité de l'air. Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées, tandis que, dans

certaines pays, les taux d'imposition sont très faibles ou quasiment nuls pour tous les consommateurs d'énergie.

- Globalement, la plupart des pays encouragent la conversion aux sources moins polluantes (par exemple hydraulique, éolien et solaire) en les taxant moins que les combustibles. Dans certains cas, une réforme des taxes sur l'électricité, même dépourvue d'incidence sur les recettes, pourrait renforcer les incitations en faveur des réduction d'émissions.

© OCDE

La reproduction de ce résumé est autorisée à condition que la mention OCDE et le titre original de la publication soient mentionnés.

Les résumés multilingues sont des extraits traduits de publications de l'OCDE parues à l'origine en anglais et en français.



[Retrouvez le texte complet sur OECD iLibrary!](#)

© OECD (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/058ca239-en