



Taux effectifs sur le carbone

**PRIX DES ÉMISSIONS DE CARBONE DÉTERMINÉ
PAR LES TAXES ET LES SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE
PERMIS D'ÉMISSION**

RÉSUMÉ



RÉSUMÉ

La lutte contre le changement climatique exige de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂. La tarification du carbone offre un moyen efficace et peu coûteux de susciter une telle réduction. Si elle n'est pas suffisante en soi pour assurer le niveau de réduction des émissions nécessaire pour limiter les risques de changement climatique, elle constitue néanmoins une partie essentielle de la solution. Toutefois, les nouveaux éléments concrets présentés dans ce rapport montrent que 90 % des émissions de carbone ont un prix qui ne reflète nullement ce qu'il serait-ce qu'une estimation prudente de leur coût climatique.

Ce rapport présente la première analyse complète de la tarification des émissions CO₂ provenant de la consommation d'énergie. Il mesure les taux effectifs sur le carbone, c'est-à-dire le prix des émissions de carbone déterminé par les taxes et les systèmes d'échange de permis d'émission, dans 41 pays de l'OCDE et du G20, représentant 80 % de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale. Pour chaque pays, l'analyse montre la distribution de ces taux effectifs sur le carbone pour toute la consommation d'énergie et leur composition pour six secteurs.

Les prix du carbone sont souvent nuls ou très faibles. Dans les 41 pays, 60 % des émissions de carbone imputables à la consommation d'énergie n'ont pas de prix. Lorsqu'il existe un prix du carbone, celui-ci reste faible. Une estimation très prudente situe à 30 EUR les dommages climatiques résultant de l'émission d'une tonne de CO₂. Or seules 10 % des émissions sont soumises à un taux effectif sur le carbone supérieur à 30 EUR par tonne de CO₂. En d'autres termes, 90 % des émissions n'atteignent même pas un prix correspondant à l'estimation minimale du dommage climatique qu'elles provoquent.

Dans tous les pays, les taux effectifs sur le carbone sont particulièrement faibles dans les secteurs autres que le transport routier, 70 % des émissions n'ont pas de prix du tout, et seules 4 % des émissions sont soumises à un taux effectif supérieur à 30 EUR. Ces secteurs, qui comprennent l'industrie, l'électricité et le secteur résidentiel et commercial, ainsi que le transport non routier, l'agriculture et la pêche, rejettent 85 % des émissions de carbone provenant de la consommation d'énergie dans le groupe de 41 pays.

Les taxes spécifiques sur l'énergie forment la principale composante des taux effectifs sur le carbone dans les secteurs autres que le transport routier, 23 % des émissions liées à l'énergie faisant l'objet d'une telle taxe, avec des taux d'imposition spécifiques supérieurs en moyenne à la taxe carbone ou au prix des permis d'émission. Les dispositifs d'échange de permis d'émission ont un impact non négligeable sur la couverture, et portent à 30 % la part des émissions faisant l'objet d'un prix.

Le transport routier affiche des taux effectifs sur le carbone relativement élevés, 46 % des émissions ayant un prix supérieur à 30 EUR par tonne de CO₂ et 2 % des émissions un prix nul. Ces taux résultent presque entièrement de taxes spécifiques sur les carburants de transport routier, qui ne sont généralement pas introduites pour les raisons essentiellement climatiques. Les taxes sur les carburants peuvent refléter la pollution de l'air et, dans une certaine mesure, les coûts de congestion, ce qui justifie des taux bien supérieurs à 30 EUR par tonne de CO₂.

Dans les pays, les taux effectifs sur le carbone appliqués aux carburants sont supérieurs à ceux visant d'autres formes de consommation d'énergie. Dans les secteurs autres que le transport routier, certains pays appliquent essentiellement un prix, souvent faible, aux émissions industrielles, tandis que d'autres pays attribuent un prix plus élevé aux émissions du secteur résidentiel et commercial. Les émissions du secteur de l'électricité ont un prix dans de nombreux pays, généralement faible et souvent par le biais des taxes à la consommation, qui n'encouragent pas le passage à des sources d'énergie plus propres. L'impact des systèmes d'échange de permis d'émission sur les taux effectifs sur le carbone est particulièrement fort dans les secteurs de l'industrie et de l'électricité. Des taxes s'appliquent à 17 % des émissions de l'industrie et 27 % de celles du secteur de l'électricité, et les signaux-prix transmis par les échanges de permis d'émission portent ces parts à 26 % pour l'industrie et 36 % pour l'électricité.

Le rapport introduit la notion de « déficit de tarification du carbone », un indicateur synthétique montrant dans quelle mesure le taux effectifs sur le carbone est insuffisant pour que le prix des émissions atteigne 30 EUR par tonne de CO₂. Si le prix de toutes les émissions était d'au moins 30 EUR, ce déficit serait égal à zéro, et si toutes les émissions étaient dénuées de prix, il serait de 100 %. À l'heure actuelle, le déficit de tarification du carbone est de 80.1 % pour le groupe de 41 pays. En augmentant les prix du carbone et la couverture des dispositifs de prix pour les porter aux niveaux médians actuellement observés pour chaque secteur économique, le déficit serait ramené à 53.1 %. On peut donc en conclure qu'il est possible de réaliser des progrès sensibles en matière de tarification du carbone en augmentant les taux là où ils sont actuellement faibles et en introduisant des instruments de tarification là où ils sont nuls. Une telle approche contribuerait à uniformiser les prix du carbone, améliorant le rapport coût-efficacité.

Les secteurs autres que le transport routier, et en particulier l'industrie, l'électricité et le secteur résidentiel et commercial, sont des cibles de choix lorsqu'il s'agit d'augmenter les taux effectifs sur le carbone. Dans ces secteurs, les produits énergétiques non pétroliers sont généralement confrontés à des taux inférieurs à ceux imposés aux produits pétroliers. Les efforts pourraient aussi être concentrés dans les pays où les taux effectifs sur le carbone sont faibles dans tous les secteurs de consommation d'énergie, encore que dans certains cas cela risque d'encourager les transferts entre pays. Une telle approche graduelle aboutirait à des prix du carbone plus uniformes, élargissant les possibilités de réduction des émissions d'un bon rapport coût-efficacité. L'efficacité par rapport au coût est toujours souhaitable, et devient indispensable à mesure que les objectifs de réduction deviennent plus stricts.

Le recours aux taxes et aux systèmes d'échange de permis d'émission permettent des progrès en matière de tarification du carbone. Les mécanismes de tarification du carbone coexistent avec d'autres mesures d'atténuation. Dans l'idéal, la tarification devrait être le principal levier utilisé pour inciter à réduire les émissions, car si les mesures réglementaires ou autres sont privilégiées, l'efficacité par rapport au coût risque d'en pâtir. Les échanges de permis d'émission ont sans doute l'avantage d'une meilleure faisabilité politique, en particulier lorsqu'ils sont associés à l'allocation gratuite de quotas. Toutefois, on ne s'acheminera durablement vers une tarification efficace du carbone qu'en augmentant et en stabilisant les prix actuellement observés dans les dispositifs d'échange et en portant une attention accrue aux recettes prélevées et aux moyens productifs d'utiliser le produit des taxes ou des permis d'émission adjugés. L'approche la plus simple du point de vue administratif consiste sans doute à recourir à la fiscalité, les taxes sur le carbone pouvant souvent se greffer sur les systèmes existants. Elle devrait également être l'approche la plus efficace du point de vue économique, comme la création de marchés fonctionnant de manière satisfaisante, ne va pas toujours de soi.

Taux effectifs sur le carbone

PRIX DES ÉMISSIONS DE CARBONE DÉTERMINÉ PAR LES TAXES ET LES SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE PERMIS D'ÉMISSION

La lutte contre le changement climatique exige de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂. La tarification du carbone offre un moyen efficace et peu coûteux de susciter une telle réduction. Si elle n'est pas suffisante en soi pour assurer le niveau de réduction des émissions nécessaire pour limiter les risques de changement climatique, elle constitue néanmoins une partie essentielle de la solution. Toutefois, les nouveaux éléments concrets présentés dans ce rapport montrent que 90 % des émissions de carbone ont un prix qui ne reflète nullement ne serait-ce qu'une estimation prudente de leur coût climatique.

Ce rapport présente la première analyse complète de la tarification des émissions CO₂ provenant de la consommation d'énergie. Il mesure les taux effectifs sur le carbone, c'est-à-dire le prix des émissions de carbone déterminé par les taxes et les systèmes d'échange de permis d'émission, dans 41 pays de l'OCDE et du G20, représentant 80 % de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale. Pour chaque pays, l'analyse montre la distribution de ces taux effectifs sur le carbone pour toute la consommation d'énergie et leur composition pour six secteurs.

Consulter ce rapport en ligne: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264260115-en>.

Visiter notre site: www.oecd.org/tax/tax-and-environment.htm

Suivez-nous sur Twitter: @OECDtax