

T

H



Analyse

É



M

A

Commissariat général au développement durable

La tarification des émissions de CO₂ en France

JUILLET 2020

sommaire

La tarification des émissions de CO₂ en France

5 – Résumé et Introduction

9 – La tarification effective

Un instrument défini par l'OCDE permettant de mesurer la couverture et l'intensité du signal prix carbone attribué à chaque secteur de l'économie pour la réduction de ses émissions.

15 – Résultats tous secteurs confondus

La tarification effective du carbone s'établit en moyenne à 114 euros/tCO₂ en 2020. Ce niveau moyen masque une forte hétérogénéité de situations.

23 – Résultats déclinés par secteur

Déclinaison de la tarification pour le transport, la branche énergie, le résidentiel, l'industrie, le tertiaire et l'agriculture.

39 – Le déficit de tarification du carbone

Un indicateur mesurant l'alignement de la tarification par rapport à la trajectoire Quinet permettant d'atteindre l'objectif de la France de neutralité carbone en 2050.

43 – Références et Annexe

Document édité par :
Le Service de l'économie verte et solidaire

Remerciements : Alexandre Godzinski, Vincent Marcus, Augustin Vicard, Dominique Bureau, Laure Courselaud, François-Xavier Pourquoi, Jean Fouré, Marita Rahal-Fiminski et Stéphane Gloriant qui, par leur contribution, leur relecture ou leurs conseils, ont permis d'améliorer ce travail tout au long de son élaboration. Nous avons pu compter sur la diligence de Corinne Charbit pour mettre en forme ce document.

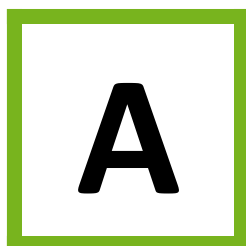
Citation pour ce document : « Dequiedt, B. 2020 « La tarification des émissions de CO₂ en France », Théma Analyse, Commissariat général au développement durable.

Les résultats de cette publication ont alimenté le rapport annuel 2020 du Haut conseil pour le climat.

contributeur



avant-propos



Atteindre la neutralité carbone en 2050 est un objectif ambitieux mais impérieux, si nous voulons relever le défi du changement climatique et recréer les conditions d'une société vivable et durable. Sur le chemin qui nous y conduit, nous avons besoin de nous orienter, de piloter nos politiques publiques, et pour cela de disposer de bons indicateurs.

Cette publication en propose pour la France, à partir du cadre proposé par l'OCDE. Avec les niveaux actuels de tarification effective du carbone, la politique d'atténuation devra s'appuyer massivement sur d'autres leviers de réduction des émissions pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Thomas Lesueur
COMMISSAIRE GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Introduction



Résumé

La question de la cohérence des niveaux de tarification avec les objectifs d'atténuation demeure jusqu'à présent peu éclairée. La notion de tarification effective du carbone, développée par l'OCDE, fournit un cadre pertinent pour mener cette analyse. Elle consiste à exprimer les outils économiques incitant à une réduction des émissions de CO₂ (les taxes intérieures de consommation sur les produits fossiles et le système européen d'échange de quotas d'émissions) en euros par tonne de CO₂ émise. En comparant le niveau obtenu à une cible construite à partir de la valeur de l'action pour le climat, un différentiel de tarification peut être estimé.

Les résultats montrent que si la tarification effective du carbone a connu une nette progression entre 2015 et 2018, les niveaux appliqués restent fortement asymétriques entre les ménages et les entreprises en raison des régimes fiscaux spécifiques dont ces dernières bénéficient. Par ailleurs, un déficit de tarification, déterminé à partir d'une méthode mobilisant la valeur de l'action pour le climat, est observé sur l'ensemble des usages des combustibles. À partir d'un niveau de tarification moyen de 114 euros/tCO₂ en 2020, inférieur à la cible moyenne de 166 euros/tCO₂, celui-ci est estimé à 52 euros/tCO₂ pour 2020. Cet écart reste encore modéré, mais la trajectoire à la hausse de la valeur de l'action pour le climat conduira à un creusement rapide de ce déficit. À fiscalité inchangée, la politique d'atténuation devra donc s'appuyer sur d'autres leviers de réduction des émissions de CO₂ pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050.

Introduction

Le présent rapport a pour objectif de dresser un panorama de la tarification des émissions de CO₂ en France.

La tarification du CO₂ a pour but de tarifier les produits à hauteur des émissions auxquelles leur usage est associé. Elle se traduit par un renforcement de la compétitivité relative des produits et des services les plus vertueux sur le plan climatique. En complément d'autres approches, dont l'approche réglementaire, elle constitue ainsi un moyen d'orienter les modes de production et de consommation des acteurs dans un sens plus favorable au climat et permet de stimuler à moyen et long termes l'innovation par la conception de produits et de procédés de fabrication plus économes en CO₂. C'est ce qu'on appelle le principe du signal-prix du carbone.

La tarification des émissions de CO₂ s'exerce à travers des instruments visant à réduire les émissions, mais aussi à travers des mesures qui n'ont pas directement été conçues dans ce but. Ainsi, la composante de la fiscalité des combustibles définie sur la base d'unités physiques ou de contenu énergétique de produits fossiles, en renchérissant leur prix d'achat, contribue à rendre ces produits moins attractifs par rapport aux énergies qui n'y sont pas assujetties. Par conséquent, sans être déterminée par le contenu en carbone des produits énergétiques, elle constitue *de facto* un outil de tarification des émissions de CO₂.

Les réformes récentes ont reflété la volonté d'utiliser ce levier. En témoignent les évolutions significatives depuis 2014 de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Toutefois, cette progression de la fiscalité s'est effectuée de manière inégale entre les différents secteurs. Alors que l'augmentation du taux normal de la fiscalité suivait celle de la composante carbone pour les carburants ou les combustibles employés pour le chauffage, de nombreux secteurs, bénéficiant d'exonérations ou de taux réduits de fiscalité, n'ont pas subi de hausse analogue, rendant l'action en faveur du climat peu lisible auprès de l'opinion publique.

Ainsi, en dépit d'une documentation de plus en plus fournie sur la fiscalité environnementale ou énergétique [1, 2, 3], il subsiste des angles morts sur l'étendue et l'intensité du signal-prix, en particulier sur la répartition de la fiscalité entre ménages et entreprises ou entre grands secteurs de l'économie. Le recours au concept de tarification effective défini par l'OCDE permet d'étudier cette répartition.

L'action pour le climat nécessite, par ailleurs, de se doter d'outils permettant de mesurer l'alignement de la fiscalité avec nos objectifs internationaux climatiques. Cet enjeu a notamment été souligné lors du « *One Planet Summit* » du 12 décembre 2017, pour le lancement de l'initiative sur les budgets verts (« *Paris Collaborative on Green Budgeting* ») lancé conjointement par l'OCDE, la France et le Mexique. La tarification effective, lorsqu'elle est comparée à une valeur de référence permettant d'atteindre nos objectifs climatiques, constitue une mesure de cet alignement.

Partie 1

La tarification effective

Un instrument défini par l'OCDE permettant de mesurer la couverture et l'intensité du signal prix carbone attribué à chaque secteur de l'économie pour la réduction de ses émissions.



LA TARIFICATION EFFECTIVE

Un instrument de mesure de la performance climatique défini par l'OCDE

Selon l'OCDE [4], la tarification effective du carbone correspond au niveau total de tarification qui s'applique aux émissions de CO₂ lorsqu'on leur rapporte les instruments de régulation basés sur les signaux prix. Les trois éléments qui la composent sont, de manière générique, (1) les taxes spécifiques sur les énergies fossiles qui sont généralement définies en euros par unité de volume ou unité énergétique, (2) les taxes sur le carbone dont le taux est basé sur le contenu en CO₂ et (3) les prix des permis d'émissions négociables¹. Sous l'effet conjugué de ces trois composantes, plus la quantité de carbone émise par une énergie est grande, plus le prix de celle-ci est majoré.

En France, compte tenu de cette définition, les instruments qui composent la tarification effective du carbone sont :

- Les taxes intérieures de consommation (TIC). La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) – anciennement taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) – est un droit d'accise, calculé sur les volumes de produits pétroliers. Il s'agit notamment de cette taxe dont doivent s'acquitter les automobilistes à la pompe. Des taxes analogues existent également pour le gaz naturel (TICGN) et le charbon (TICC). Au sein des TIC a été définie la composante carbone. Mise en place en France dès l'année 2014, celle-ci n'est pas une taxe spécifique, mais une modalité de calcul des barèmes des taxes intérieures de consommation proportionnée au contenu carbone des combustibles fossiles concernés. D'un montant initial de 7 euros par tonne de CO₂ (tCO₂) en 2014, la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) avait défini cette composante selon une trajectoire ascendante avec pour objectif 100 euros/tCO₂ en 2030. Révisée à la hausse dans le cadre du projet de loi de finances de 2018 qui avait défini pour objectif 86,2 euros/tCO₂ en 2022, elle a été finalement été gelée à hauteur de 44,6 euros/tCO₂ en 2018 à la suite du mouvement des gilets jaunes.
- Le SEQE. Le système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) est un marché d'échange de droits à émettre qui se traduit par la mise en place d'un prix de la tonne de CO₂. Malgré un prix du quota resté longtemps inférieur à 10 euros/tCO₂ avant 2018, une étude récente publiée par l'OCDE [6] montre que le SEQE s'est accompagné d'une baisse des émissions de carbone d'environ 10% entre 2005 et 2012, sans que la performance économique des entreprises soumises à ce dispositif en pâtisse. Après avoir connu une hausse rapide en 2018 pour atteindre 16,15 euros/tCO₂, le prix du quota de carbone s'est élevé à 25 euros/tCO₂ en 2019.

1 À noter que la publication de l'OCDE *Taxing Energy Use* [5] expose également la taxation des énergies fossiles en euros par tonne de CO₂ par pays néanmoins cet indice n'intègre par le prix des permis d'émissions.

Un indicateur estimé à partir du modèle Elfe du CGDD

La tarification effective est estimée à partir du modèle Elfe, outil développé par le CGDD, qui permet de relier les émissions de CO₂ à leur niveau de tarification. Intégrant des informations sur les barèmes annuels de taxation des produits énergétiques, leur contenu en CO₂ et les assiettes de consommation, il permet d'observer cette tarification par grand secteur de l'économie, par acteur et par produit énergétique fossile (voir encadré 1 pour les sources employées dans le modèle). Sauf mention contraire, les résultats présentés sont relatifs à l'année 2020, avec les régimes fiscaux prévus à partir de juillet 2020 par le projet de loi de finance 2020².

Le partage des consommations, et donc des émissions, entre ménages d'une part et entreprises et administrations d'autre part, se fonde sur la base de l'acteur économique qui est directement à l'origine de la combustion de l'énergie. Il ne préjuge pas, dans le cas des entreprises et administrations, du consommateur auquel les biens et services associés à ces consommations sont destinés. Retenir ce mode de partage n'est pas anodin : il permet d'attribuer les émissions aux acteurs qui sont associés plus directement aux marges de manœuvre permettant de les réduire (soit ceux qui peuvent, par exemple, le plus directement adopter des techniques de production alternatives dans le cas des entreprises).

Il est à noter que les émissions correspondent au CO₂ issu de la combustion d'énergie fossile. Par conséquent, les émissions liées à la combustion de la biomasse, les émissions fugitives de CO₂ associées aux combustibles, les émissions liées aux procédés industriels ou issues des déchets sortent du champ de cette étude. Ce sont ainsi 83 % des émissions de CO₂ totales territoriales qui sont intégrées dans le modèle³.

2 Les mesures prévues dans le projet de loi de finances rectificative pour 2020 ne sont pas intégrées.

3 Le lecteur soucieux de comparer les émissions de chacun des secteurs représentés dans le modèle à d'autres sources dans ce domaine devra remarquer que ceux-ci peuvent couvrir des périmètres différents. On notera ainsi que l'industrie ne couvre pas les émissions des hauts-fourneaux, lesquels sont intégrés dans la branche énergie, à la différence des inventaires du CITEPA dans le format SECTEN, par exemple, qui intègre cette catégorie dans le secteur de l'industrie.

Partie 1 - La tarification effective

Encadré 1 - Les sources utilisées

Les calculs ont été effectués sur la base des consommations énergétiques de la France métropolitaine pour l'année 2016 en ce qui concerne les résultats pour les années 2016 à 2020, et sur les consommations 2015 en ce qui concerne les résultats pour l'année 2015. Elles proviennent majoritairement de publications du CGDD : le Bilan énergétique de la France (permettant d'obtenir une ventilation des données par secteurs) et le rapport des Chiffres clés de l'énergie en 2016 qui détaille plus finement la consommation de dérivés de pétrole. La répartition sectorielle de consommation de ces dérivés est effectuée selon des données internes. Il est à noter que les chiffres de consommation d'énergie intègrent ceux du transport international lorsque l'avitaillement est réalisé en France pour l'aviation et le secteur maritime.

Les taux de TIC, à taux plein, proviennent du tableau B de l'article 265 du code des douanes pour la TICPE, de l'article 266 quinquies pour la TICGN et de l'article 266 quinquies B pour la TICC. Les taux réduits et exonérations sont également appliqués à partir du code des douanes. Au total, ce sont 29 mesures de dépenses fiscales qui sont retenues dans le modèle (y compris les mesures déclassées du volume 2 des Voies et Moyens du Projet de Loi de Finances) et qui se traduisent par l'application d'un taux de taxation réduit ou nul par rapport à un produit énergétique présentant des propriétés physiques analogues et dédié à un usage similaire. L'annexe de ce rapport permet de donner la liste des mesures prises en compte.

Pour traduire en équivalent taxe le marché des quotas carbone, l'ensemble des quotas du marché est valorisé selon le prix moyen observé par année du quota carbone échangé. Pour l'année 2020, nous retenons, comme hypothèse, une prévision de prix réalisée avant la crise du COVID-19 : 26 euros/tCO₂. A l'instar de l'approche retenue par l'OCDE, le mode d'attribution des quotas de carbone (sous enchère ou alloués gratuitement⁴), et l'effet différencié sur la réduction des émissions que ce mode peut produire sur les différents secteurs, n'est pas pris en compte dans cette analyse.

4 Les deux secteurs qui bénéficient de quotas gratuits sont l'industrie (environ 80% des quotas alloués gratuitement) et l'aviation (environ 50 % des quotas alloués gratuitement pour les vols couverts par le SEQUE).

Un indicateur à apprécier avec quelques précautions

L'observation de cet indicateur appelle deux remarques.

En premier lieu, la comparaison des niveaux de tarification effective entre les différents secteurs et produits énergétiques doit s'apprécier au regard de l'ensemble des dommages associés, et non à l'aune de la seule dimension climatique. En effet, les externalités environnementales (réchauffement climatique lié aux gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit...) ou non environnementales (congestion, accidents, usure des infrastructures...) dépendent des produits énergétiques et de leurs usages. Un taux de tarification effective du carbone élevé pour un produit ne signifie donc pas nécessairement que le produit en question soit « trop » taxé d'un point de vue économique, s'il génère davantage de dégradations qu'un autre produit relativement moins tarifé.

Deuxièmement, le lecteur devra noter que la tarification effective n'intègre qu'une partie des outils disponibles pour réduire les émissions de CO₂ en France - soit TIC et SEQE. Une version augmentée de l'indicateur aurait consisté à intégrer un panel plus large d'instruments recouvrant l'éventail des outils déployés en matière de fiscalité afin de refléter l'ensemble des signaux adressés aux agents économiques (TVA, bonus/malus automobile, taxes sur les véhicules, impositions forfaitaires des entreprises de réseaux, taxes sur les aéroports ou sur les billets d'avion, TIRIB...). Néanmoins, en reprenant un périmètre analogue à l'OCDE, nous autorisons la possibilité que ces résultats soient utilisés pour des comparaisons internationales. Par ailleurs, les TIC représentant la majeure partie des recettes fiscales environnementales en France (74 % d'après les prévisions effectuées pour le projet de loi de finances 2020), il incorpore la plus grande partie des signaux fiscaux adressés aux agents. Enfin, les outils retenus sont ceux dont l'assiette est directement une quantité physique de produit fossile, et donc aussi, suite à une combustion, une quantité physique de CO₂. Le lien économique entre tarification effective et incitation à la réduction des émissions est donc direct.

Partie 1 - La tarification effective

Partie 2

Résultats tous secteurs confondus

La tarification effective du carbone s'établit en moyenne à 114 euros/tCO₂ en 2020. Ce niveau moyen masque une forte hétérogénéité de situations.

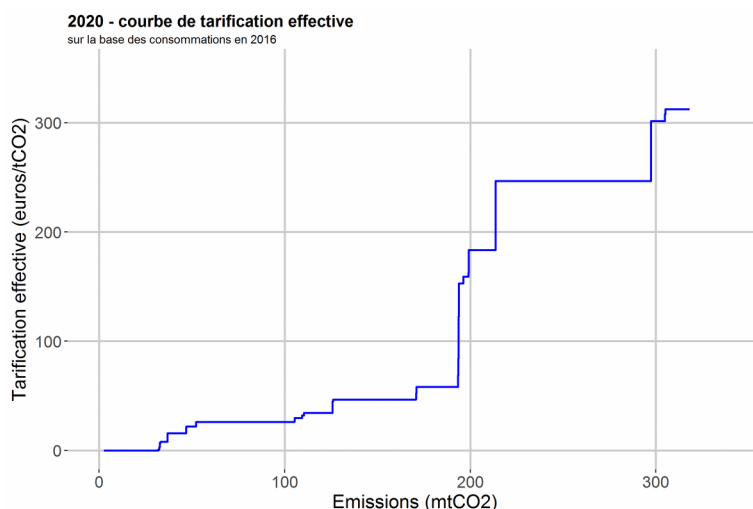


RÉSULTATS TOUS SECTEURS CONFONDUS

La courbe de tarification effective des émissions de CO₂

La tarification effective du carbone s'établit en moyenne à 114 euros/tCO₂ en 2020. Ce niveau moyen masque une forte hétérogénéité de situations qui s'illustre à travers les 34 niveaux de tarification qui, classés par ordre croissant, constituent la courbe présentée en figure 1. Chaque palier dépend du type de produit énergétique associé, de l'existence éventuelle d'exonérations ou de l'application d'un tarif réduit de TIC et de la couverture éventuelle par le SEQE. Cette forte amplitude des niveaux de tarification est bornée inférieurement par un taux nul, pour les émissions non taxées et non concernées par le SEQE, et supérieurement par la tarification de l'essence, qui demeure l'énergie fossile la plus fortement tarifée, à hauteur de 313 euros/tCO₂.

Figure 1 - Courbe de tarification effective du CO₂ en France métropolitaine en 2020



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Note de lecture : en 2020, en France Métropolitaine, la quantité d'émissions de CO₂ issues de la combustion d'énergie fossile tarifée à un niveau inférieur ou égal à 100 euros/tCO₂ est de 194 millions de tonnes de CO₂ (soit 61 % des émissions). La quantité d'émissions tarifée à un niveau supérieur à 100 euros/tCO₂ est de 125 millions de tonnes de CO₂ (soit 39 % des émissions).

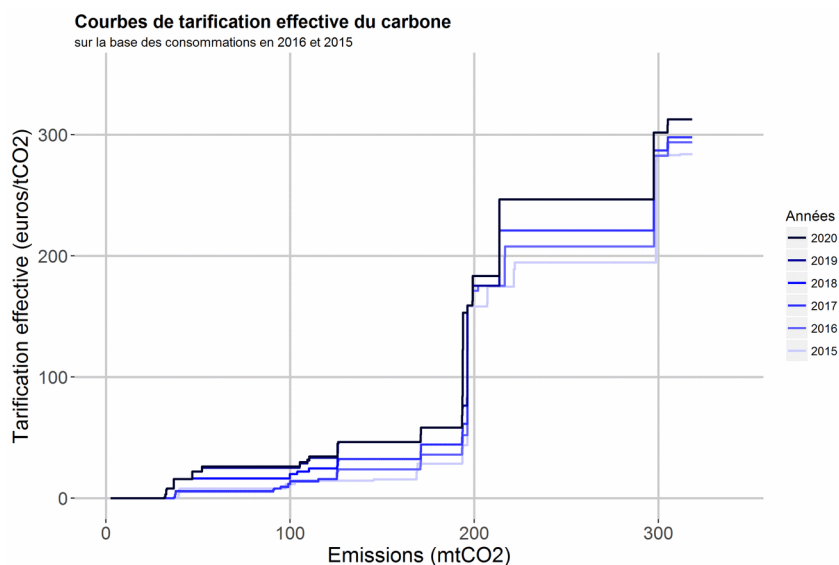
Globalement, la tarification effective du carbone a connu une forte progression entre 2015 et 2018. Graphiquement celle-ci se traduit par un déplacement vers le haut de la courbe (voir figure 2). Cette hausse traduit, d'une part, les différentes politiques qui ont été mises en œuvre sur la période, notamment la hausse de la trajectoire carbone (passée de 14,5 euros/tCO₂ à 44,6 euros/tCO₂) et la réduction de certaines dépenses fiscales telles que le gaz de pétrole (GPL) dont l'usage combustible est taxable depuis le 1er avril 2018 (ce qui a permis

Partie 2 - Résultats tous secteurs confondus

notamment de réduire la part des émissions non tarifées de 12 à 10 %), et, d'autre part, l'augmentation du prix du CO₂ sur le système d'échange de quotas de carbone passé de 8 euros/tCO₂ en 2014 à 16 euros/tCO₂ en 2018.

Après 2018, la hausse de la tarification effective a fortement été ralentie en raison du gel de la trajectoire carbone, ce qui se traduit graphiquement par une quasi juxtaposition des courbes de tarification pour les années 2018, 2019 et 2020. Seules les assiettes d'émissions concernées par les deux principales mesures du projet de loi de finances de révision de la fiscalité des TIC pour 2020^{5 6} devraient être associées à une hausse du niveau de leur tarification. Ces deux mesures devraient engendrer une augmentation du niveau moyen de 1 euro/tCO₂ entre 2019 et juillet 2020, pour atteindre 114 euros/tCO₂⁷.

Figure 2 – La progression de la courbe de tarification effective du CO₂ entre 2015 et 2020.



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Note de lecture : entre 2015 et 2018, la quantité d'émissions de CO₂ tarifées à un niveau inférieur ou égal à 30 euros/tCO₂ est passée de 194 millions de tonnes de CO₂ (soit 61 % des émissions) à 125 millions de tonnes de CO₂ (soit 39 % des émissions). Les courbes des années 2018, 2019 et 2020, en raison du gel de la trajectoire carbone, sont quasiment juxtaposées.

5 Hausse de 2 euros/hL pour le transport routier de marchandises à partir du 1er janvier 2020 : les transporteurs routiers doivent ainsi s'acquitter de 45,19 euros/hL de TICPE en 2020, contre 43,19 euros/hL en 2019.

6 Hausse de 18,86 euros/hL pour le gazole non routier (GNR) à partir du 1er juillet 2020 pour les usages non agricoles.

7 Cette estimation n'intègre pas les modifications de la loi de finances rectificative pour 2020.

Déclinaisons de la tarification effective

Par acteur

La décomposition par acteur est représentée dans la figure 3.2, avec d'une part les ménages, d'autre part les entreprises et administrations. Sur l'axe des abscisses, la part orange (associée aux émissions des entreprises et administrations) est plus grande que la part turquoise (associée aux émissions des ménages).

La traduction numérique de cette représentation graphique est que la tarification effective du CO₂ est, en 2020, de 182 euros pour les ménages (qui représentent 38 % des émissions) quand une tonne émise par les entreprises est tarifée à hauteur 72 euros en moyenne (alors que ces dernières représentent 62 % des émissions de CO₂).

Ainsi, les ménages apparaissent davantage tarifés, la tarification d'une tonne de CO₂ moyenne émise étant 2,5 fois plus élevée pour les ménages (3,4 fois en considérant uniquement la composante carbone).

Lors de l'interprétation de ces résultats, il convient de bien garder à l'esprit que les usages ne sont pas les mêmes entre ces deux grandes catégories d'acteurs. Les ménages consomment en effet davantage de carburants que les entreprises, lesquelles consomment relativement plus de combustibles. Les dégradations environnementales n'étant pas les mêmes dans un cas comme dans l'autre (le transport est en effet associé à la congestion des centres-villes, au bruit ou à l'émission de certains polluants soit autant d'externalités qui ne sont pas toutes associées à la consommation de combustibles dans les usines par exemple), cet écart de tarification doit, également, être examiné à l'aune des impacts environnementaux autres que celui du changement climatique.

Par instrument de tarification

Parmi les instruments de tarification du carbone, la composante non carbone des TIC demeure l'outil présentant le poids le plus important. Elle se caractérise par l'importance de sa couverture des émissions – elle couvre en effet 72 % des émissions de CO₂ (58 % pour ce qui concerne la composante carbone) – et par son niveau de tarification, soit 83 euros/tCO₂ en moyenne pour l'ensemble des émissions (le montant étant de 25 euros pour la composante carbone effective en moyenne pour l'ensemble des émissions). Le prix de la tonne de CO₂ sur le marché SEQUE se caractérise par une couverture relativement plus faible (23 % des émissions de CO₂ liées à la combustion d'énergie fossile) et par un niveau de tarification effectif également plus réduit (6 euros/tCO₂ en 2020⁸ pour le prix du quota SEQUE effectif en moyenne pour l'ensemble des émissions).

8 Prévission effectuée avant la crise du COVID-19.

Partie 2 - Résultats tous secteurs confondus

Par produit énergétique

En 2020, parmi les produits énergétiques les plus fortement tarifés figurent les carburants routiers (gazole, E10 et essences) auxquels sont associés une tarification de plus de 122 euros/tCO₂. Apparaissent ensuite les combustibles pour le chauffage (fioul domestique et gaz naturel tarifés respectivement à hauteur de 58 euros/tCO₂ et 46 euros/tCO₂) et les combustibles consommés dans les secteurs de l'industrie, de la production d'énergie et de l'agriculture tarifés, dans leur majorité, à un niveau inférieur à 40 euros. Parmi les combustibles les moins tarifés figurent le charbon (houilles et cokes), le gaz de pétrole liquéfié (GPL) employé comme combustible ou encore le gaz naturel employé pour la production d'électricité associés à des taux inférieurs à 26 euros/tCO₂. Enfin, les principaux combustibles exonérés de tarification carbone sont le fioul lourd pour le fret maritime et le kérosène pour les transits internationaux hors Union Européenne.

Par secteur

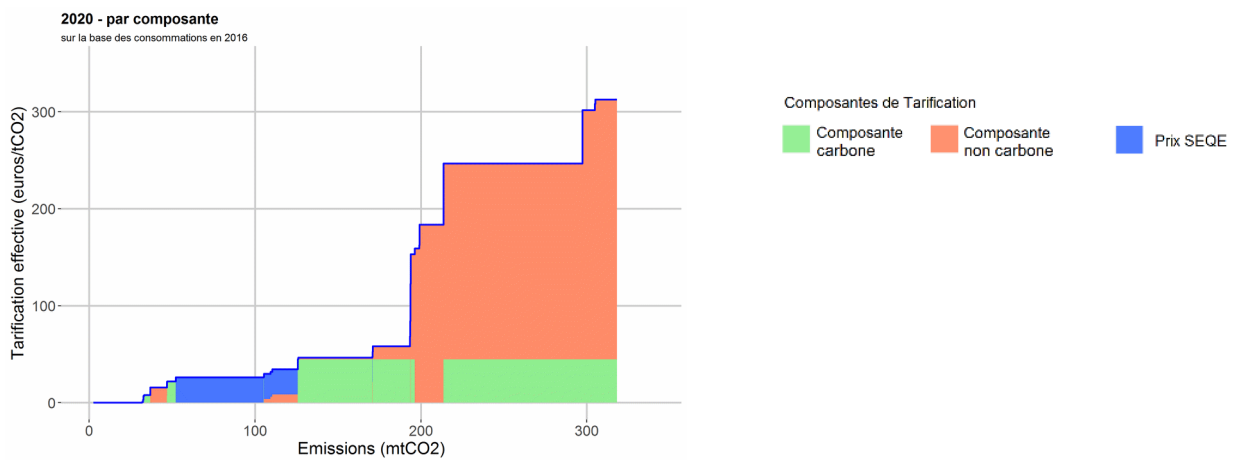
Par ordre décroissant d'émissions, les niveaux de tarification effectifs moyens des différents secteurs sont de 205 euros/tCO₂ pour le transport, de 22 euros/tCO₂ pour la branche énergie, de 48 euros/tCO₂ pour le résidentiel, de 36 euros/tCO₂ pour l'industrie, de 48 euros/tCO₂ pour le tertiaire, et de 14 euros/tCO₂ pour l'agriculture.

Une analyse plus détaillée de chacun de ces secteurs est fournie dans la partie suivante.

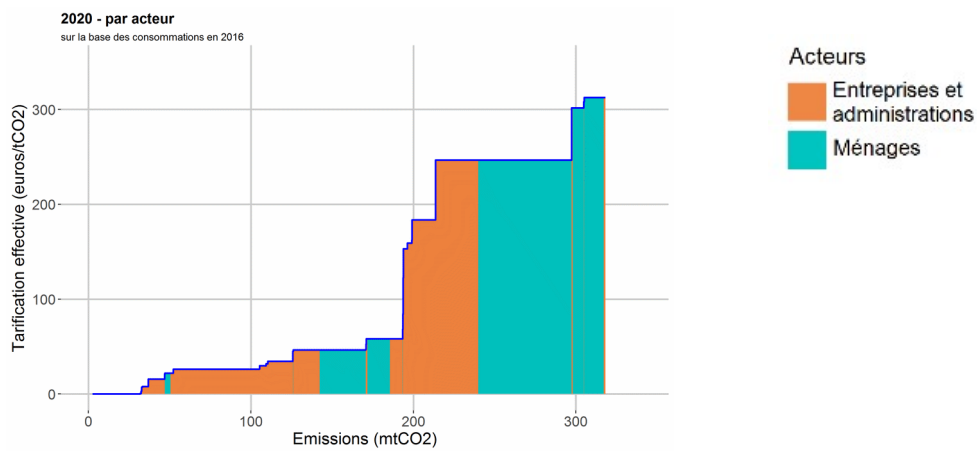
Partie 2 - Résultats tous secteurs confondus

Figure 3 – Les décompositions de la tarification effective du CO2 en 2020

3-1. Par instrument

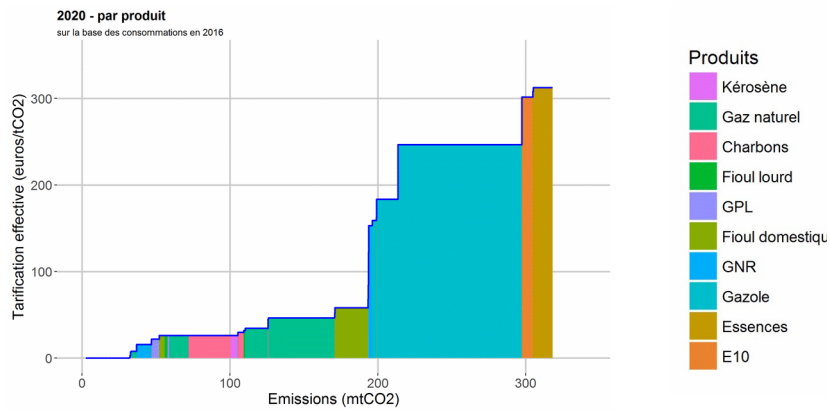


3-2. Par acteur

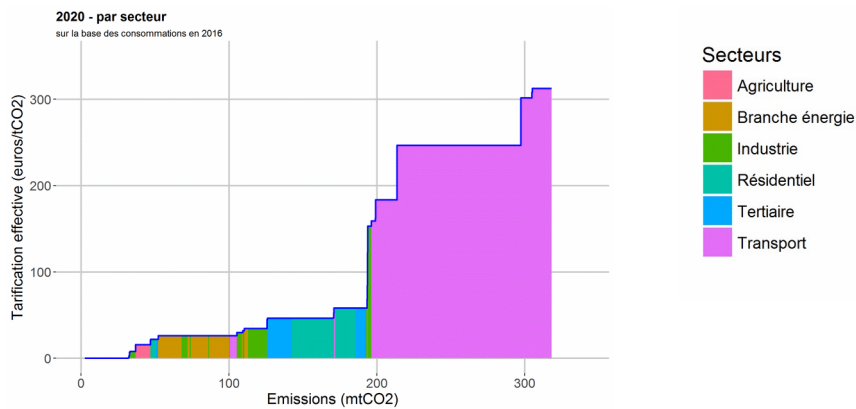


Partie 2 - Résultats tous secteurs confondus

3-3. Par produit fossile



3-4. Par secteur



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Partie 2 - Résultats tous secteurs confondus

Partie 3

Résultats déclinés par secteur

Déclinaison de la tarification pour le transport, la branche énergie, le résidentiel, l'industrie, le tertiaire et l'agriculture.



RÉSULTATS DÉCLINÉS PAR SECTEUR

Transport

Avec 205 euros/tCO₂, le transport⁹ est à la fois le secteur qui concentre le plus d'émissions (46 % des émissions de CO₂), lorsque le bilan est effectué selon une logique territoriale, et celui dont les émissions sont les plus fortement tarifées. Son niveau a fortement augmenté ces cinq dernières années puisque la tarification effective de ce secteur était de 167 euros/tCO₂ en 2015, ce qui représente une augmentation de 38 euros/tCO₂ sur cinq ans. En moyenne, la tarification effective pour les entreprises et administrations est de 145 euros/tCO₂. Elle est de 262 euros/tCO₂ pour les ménages.

L'observation de ce niveau relativement important de tarification ne doit pas s'entendre uniquement à l'aune de la seule dimension climatique mais doit également s'apprécier en tenant compte des autres externalités environnementales (pollution de l'air, bruit...) ou non environnementales (congestion, accidents, usure des infrastructures...) associées à ce secteur. Le fait que la tarification effective moyenne de ce secteur soit élevée ne signifie donc pas nécessairement que les produits énergétiques en question soient « trop » taxés d'un point de vue économique.

Les usages les plus fortement tarifés correspondent au transport routier taxé au-dessus de 200 euros/tCO₂. En dessous de ce niveau apparaissent des consommations relevant de régimes particuliers, notamment :

- Les transporteurs routiers de marchandise (10% des émissions du secteur), associés à une tarification du CO₂ de 183 euros/tCO₂, et dont le tarif de TIC est plafonné. A noter que la hausse de 2 centimes/hL qu'a connu ce régime le 1^{er} janvier 2020 correspond à une hausse de 8 euros/tCO₂.
- Les taxis (0,2 % des émissions du secteur) sont associés à une tarification du gazole de 150 euros/tCO₂.
- L'aviation, pour les vols intra-communautaires (3 % du secteur), est soumise au SEQE (à hauteur de 16 euros en 2018).

Les émissions n'étant associées à aucune tarification représentent 14 % des émissions du transport. Elles sont liées au fioul lourd pour le fret maritime international (3,3 % des émissions) et au kérosène pour les transits internationaux hors Union-Européenne (10,4 % des émissions). Ces régimes sont encadrés par la directive 2003/96/CE sur la taxation de l'énergie qui prévoit

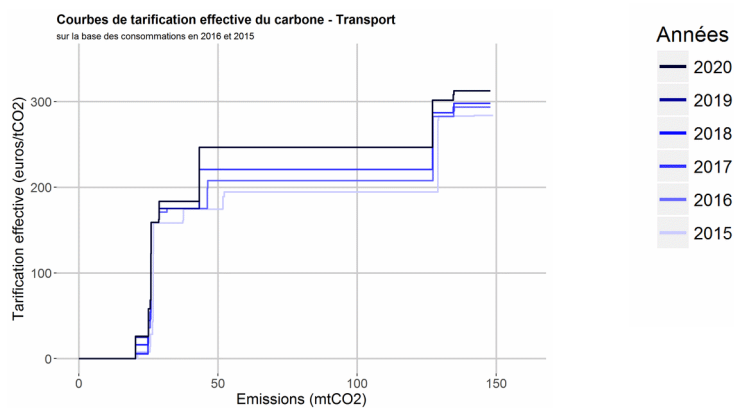
9 Il est à noter que l'affectation des consommations à ce secteur a été effectuée sur la base de l'usage des combustibles. En d'autres termes, les consommations rattachées à la catégorie « entreprises et administrations » ne correspondent pas uniquement aux entreprises spécialisées dans le transport mais intègrent également les consommations d'entreprises dont le transport n'est pas le domaine d'activité principal. Ainsi, les consommations relevant par exemple des flottes de véhicules d'entreprises sont intégrées dans ce secteur.

Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

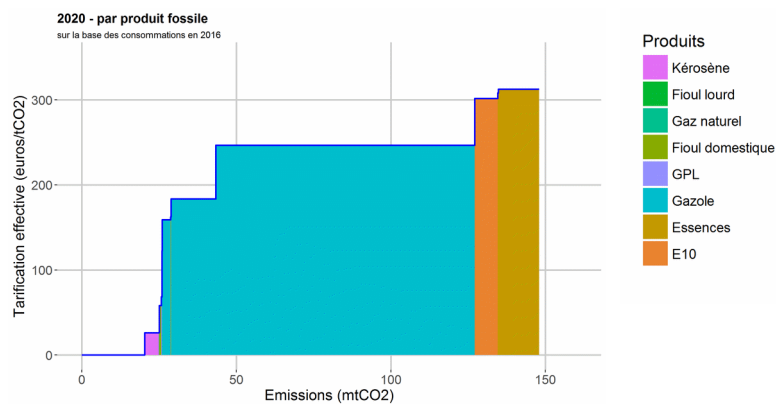
dans l'article 14 une exonération obligatoire des carburants utilisés pour le transport aérien et le transport maritime. Les États membres de l'Union Européenne peuvent toutefois ne pas appliquer cette exonération pour leur marché intérieur ou en bilatéral.

Figure 4 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans le secteur des transports

Evolution entre 2015 et 2020

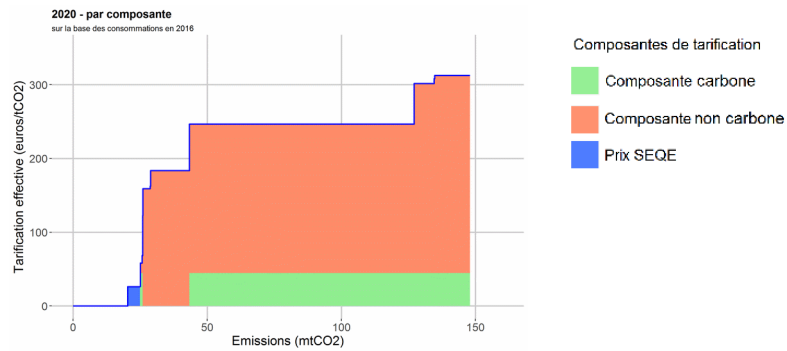


Par produit fossile

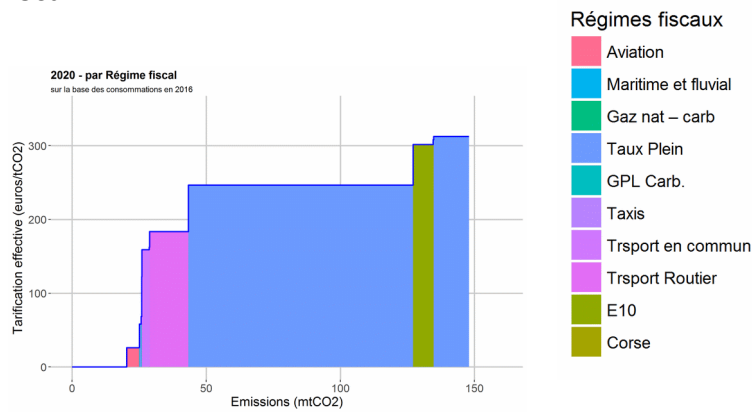


Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

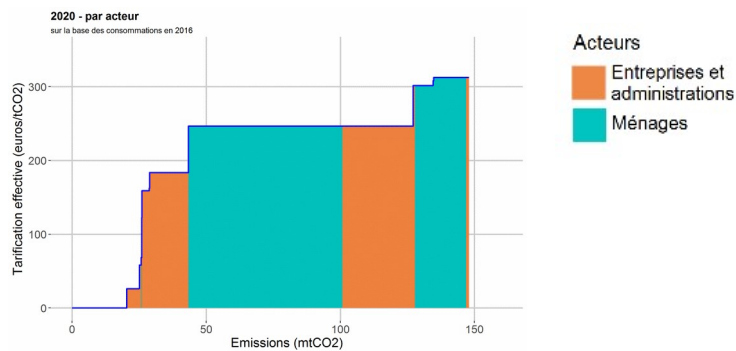
Par instrument



Par régime fiscal



Par acteur



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Branche énergie

Ce secteur prend en compte les émissions dues à l'extraction, la transformation¹⁰ et la distribution d'énergie.

Celui-ci est concerné par de nombreux régimes d'exonération aux TIC. Ainsi, la tarification effective de la majeure partie des émissions de ce secteur (78 %) est déterminée uniquement par le niveau du quota dans le SEQE. Parmi ces régimes dérogatoires apparaît celui des combustibles fossiles utilisés pour la production d'électricité qui sont exonérés de TIC. Il s'agit d'une exonération mettant en œuvre un principe européen de non double-taxation de l'énergie (taxation des extrants non cumulative avec la taxation des intrants). Il peut être dérogé à ce principe pour des raisons environnementales.

Pour les émissions qui ne sont pas sous les régimes d'exemption aux TIC, celles-ci sont concernées par le régime ETS et grandes entreprises grandes consommatrices d'énergie (soit 6% du secteur). Ce régime mis en œuvre lors de l'introduction de la composante carbone en 2014 permet aux entreprises identifiées comme grandes consommatrices d'énergie (au sens de la directive 2003/96/CE)¹¹ et soumises au SEQE de bénéficier du tarif de TIC en vigueur au 31 décembre 2013, soit un tarif majoré dans lequel la composante carbone est nulle.

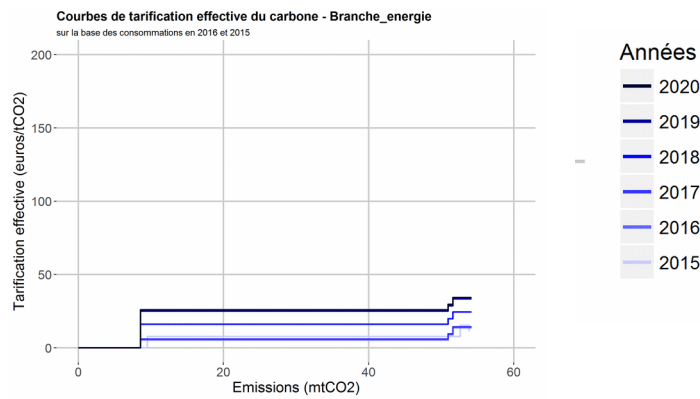
Enfin, 16 % des émissions de ce secteur ne sont ni associées au SEQE ni à un tarif de TIC. L'appartenance à cette double caractéristique est liée aux entreprises dont les capacités de production sont inférieures aux seuils définis dans l'Annexe I de la Directive 2003/87 établissant les conditions de couverture par l'ETS (le seuil le plus utilisé en pratique étant le seuil de 20MW pour l'activité "combustion de combustible").

10 Qui comporte notamment les activités des hauts-fourneaux. Nous reprenons ici le périmètre d'activité du Bilan Énergétique du SDES en 2016 qui intègre les hauts-fourneaux dans la Branche Énergie conformément à la méthodologie de l'AIE.

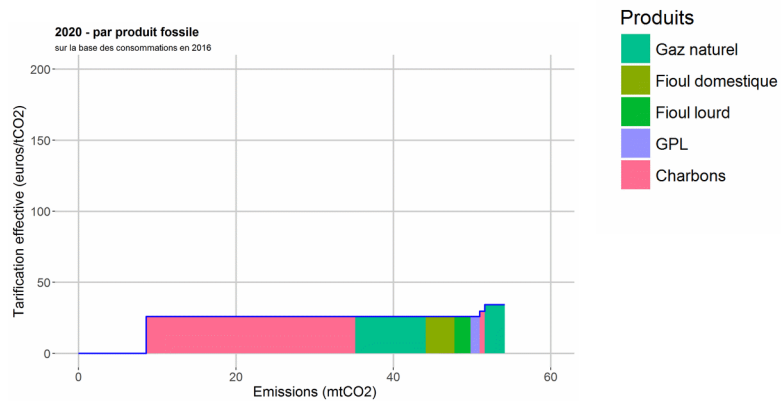
11 Entreprises dont les achats de produits énergétiques et d'électricité atteignent au moins 3 % de la valeur de la production ou pour lesquelles le montant total des taxes énergétiques nationales dues est d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée.

Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Figure 5 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans la branche énergie
Evolution entre 2015 et 2020

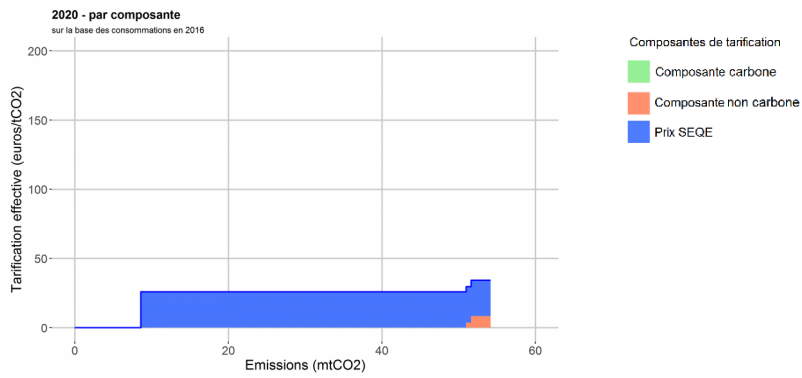


Par produit fossile

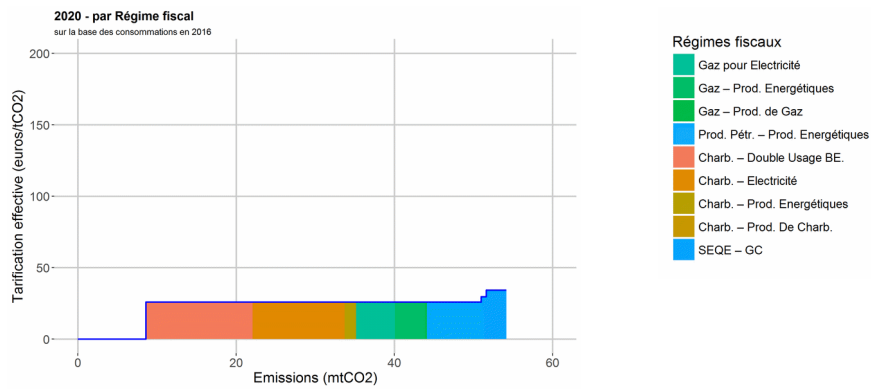


Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Par instrument



Par régime fiscal



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

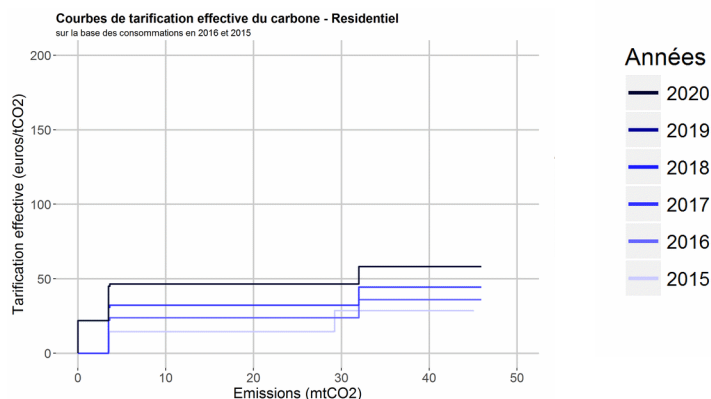
Résidentiel

Le résidentiel correspond aux émissions domestiques liées aux besoins de chauffage.

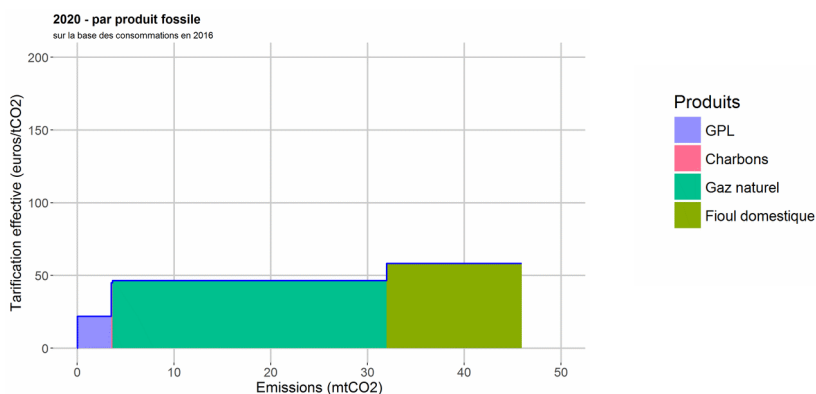
Aucune émission n'est exemptée de tarification dans ce secteur et le taux plein de TIC s'applique sur 92 % des émissions. À la différence du secteur du transport, il se caractérise par l'importance relativement faible de la composante non carbone puisque le niveau de TIC est principalement déterminé par la composante carbone pour le gaz naturel et le fioul domestique.

Figure 6 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans le secteur résidentiel

Evolution entre 2015 et 2020

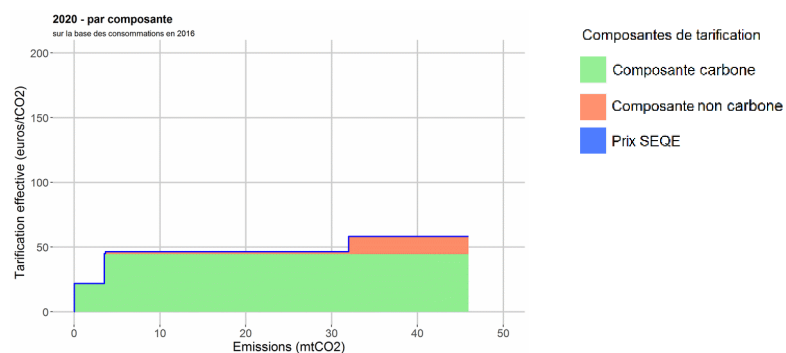


Par produit fossile

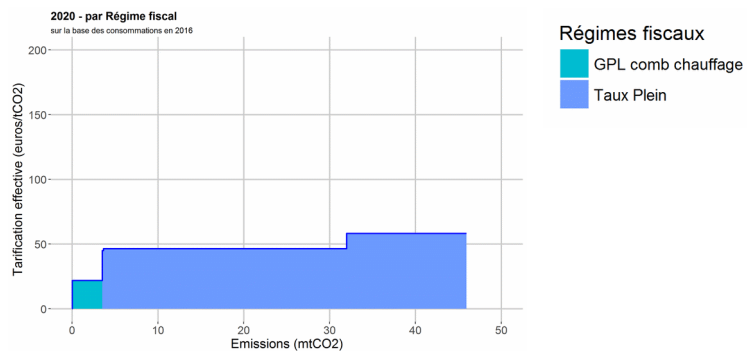


Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Par instrument



Par régime fiscal



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Industrie

Le secteur « industrie » regroupe les activités manufacturières et de construction. Il intègre, d'une part, toutes les sources de combustion fixes (les chaudières, turbines, moteurs fixes) et, d'autre part, les sources mobiles (engins mobiles non routiers utilisés dans le secteur de la construction).

Une part importante de l'assiette d'émissions est associée au régime des entreprises sous quota SEQE et identifiées, à l'instar de celles de la « branche énergie », comme grandes consommatrices d'énergie (soit 51% des émissions du secteur).

Lorsque ces entreprises ne sont pas soumises au SEQE mais qu'elles exercent une activité figurant dans la liste des activités exposées à un risque important de fuite de carbone établie par la décision 2014/746/UE de la Commission européenne, elles sont soumises aux tarifs de TIC en vigueur au 31 décembre 2014, soit une composante carbone à taux réduit de 7 euros/tCO₂. Ce régime s'applique pour 13 % des émissions.

Pour l'industrie non soumise aux différents régimes dérogatoires, les taux pleins s'appliquent¹², soit en 2020 une composante carbone à 44,6euros/tCO₂, mais ceux-ci concernent une minorité d'émissions (2 % d'entre elles).

A noter pour ce secteur, la hausse de la TIC sur le GNR de 18,86 euros/hL qui se traduit à partir du 1^{er} juillet 2020 par le passage de la tarification effective de ce carburant de 76 à 153 euros/tCO₂ ce qui induit pour l'ensemble de l'industrie une hausse de 5,5 euros/tCO₂.

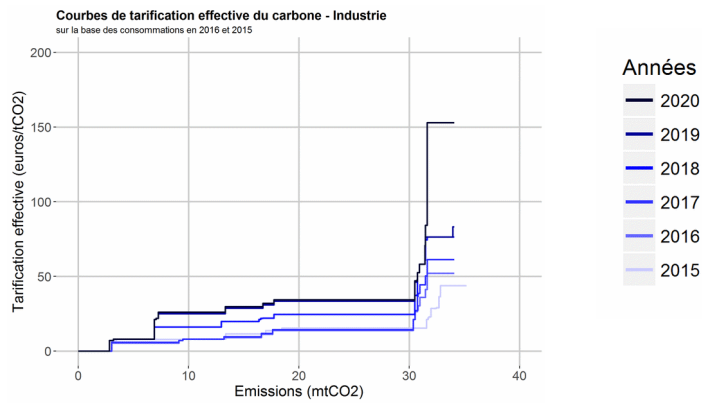
À l'instar de la branche énergie, une part des émissions du secteur (8 %) ne sont associées ni au SEQE ni à un tarif de TIC en raison, d'une part, de leur appartenance à un régime particulier d'exonération (en l'occurrence aux produits énergétiques utilisés à double usage, à l'utilisation pour la production de minéraux non métalliques, ou encore à des produits consommés par les entreprises grandes consommatrices d'énergie et soumises à un risque de fuite de carbone et qui n'étaient pas tarifés en 2014) et de l'appartenance à une structure dont les capacités de production sont inférieures aux seuils définis dans l'Annexe I de la Directive 2003/87 établissant les conditions de couverture par le SEQE.

¹² Il existe des exonérations notamment si le combustible est utilisé pour un usage autre que combustible, en double usage pour certains procédés, dans la fabrication de produits énergétiques, pour la production d'électricité.

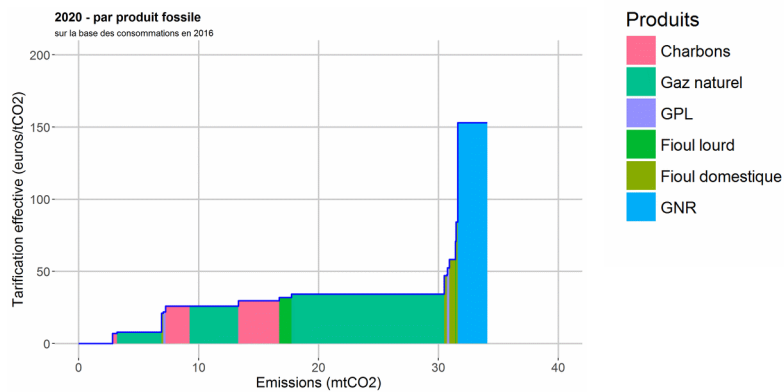
Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Figure 7 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans le secteur de l'industrie

Evolution entre 2015 et 2020

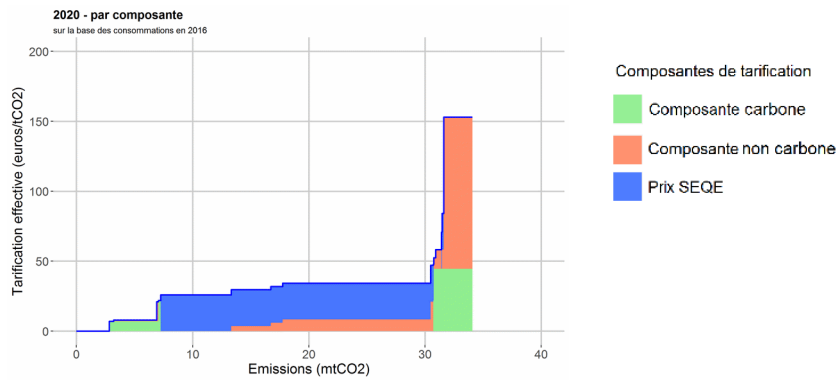


Par produit fossile

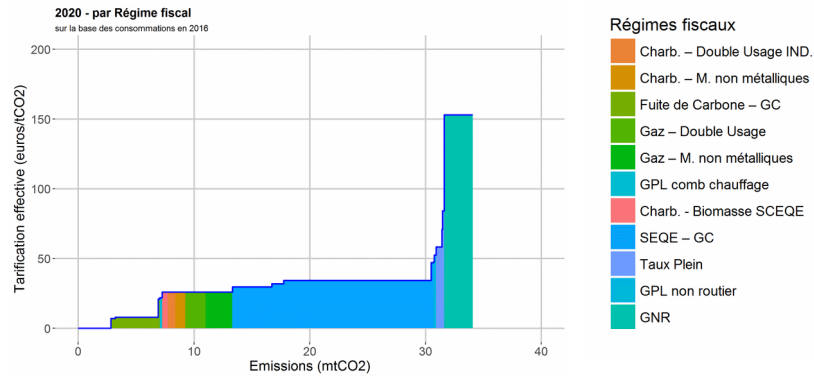


Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Par instrument



Par régime fiscal



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

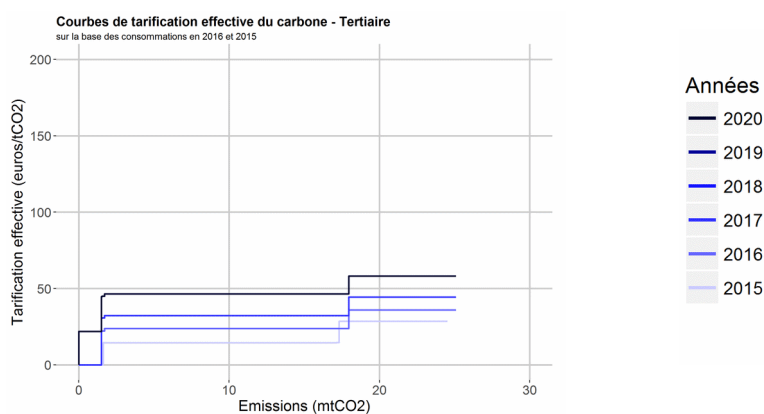
Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Tertiaire

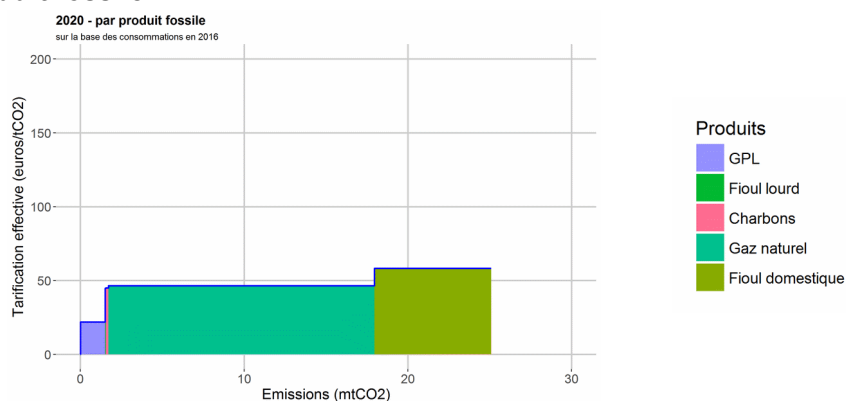
Le tertiaire inclut les émissions liées aux bâtiments des entreprises du secteur tertiaire, (comprenant notamment les activités de commerce), institutions et services publics. Ce secteur est essentiellement assujéti à un taux plein de TIC s'appliquant aux combustibles dédiés au chauffage des bâtiments. Sa progression suit donc celle de la composante carbone. Sa tarification effective moyenne est de 48 euros/tCO₂. Depuis la fin de l'exonération de TIC sur le GPL en 2016, aucune émission de ce secteur n'est dispensée de tarification.

Figure 8 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans le secteur tertiaire

Evolution entre 2015 et 2020

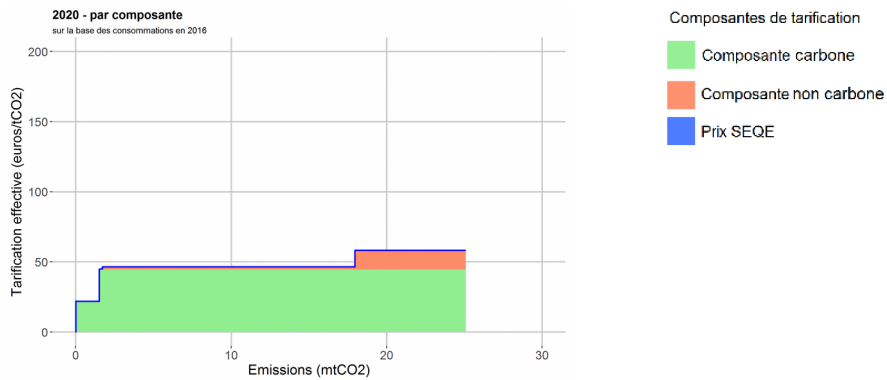


Par produit fossile

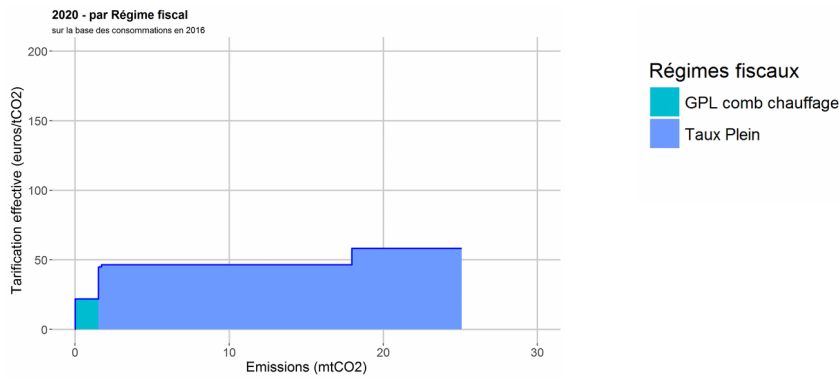


Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Par instrument



Par régime fiscal



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

Agriculture

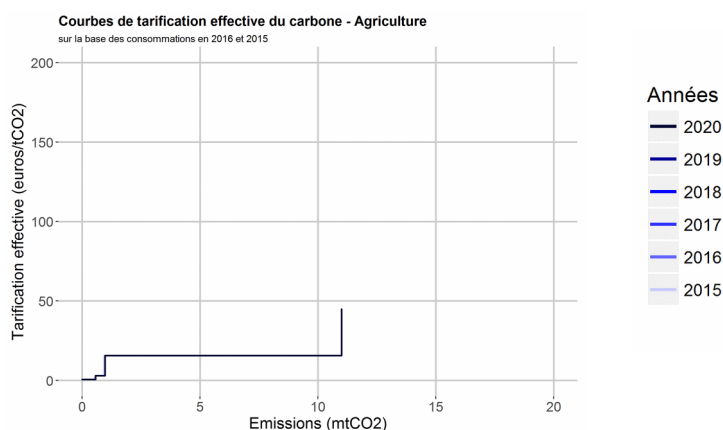
Ce secteur comprend les émissions relatives aux engins, moteurs et installations de chauffage utilisés en agriculture au niveau de l'exploitation¹³.

Ce secteur n'a pas connu de progression de la tarification effective entre 2015 et 2020. Ce secteur bénéficie, par l'intermédiaire d'un remboursement, de tarifs plafonnés de TIC pour le GNR, le fioul lourd, les GPL et le gaz naturel. Sa tarification effective moyenne est de 14 euros/tCO₂.

Les combustibles les plus faiblement tarifés sont le gaz naturel, le GPL, et le fioul lourd qui sont associés à une tarification inférieure à 4 euros/tCO₂. Le GNR, qui demeure le produit le plus fortement consommé dans ce secteur, et qui représente 91 % des émissions, est tarifé à hauteur de 16 euros/tCO₂. Le combustible le plus fortement tarifé dans ce secteur est le charbon à hauteur de 45 euros/tCO₂ qui correspond à un volume d'émissions relativement faible.

Figure 9 – Les décompositions de la tarification effective du CO₂ dans le secteur de l'agriculture

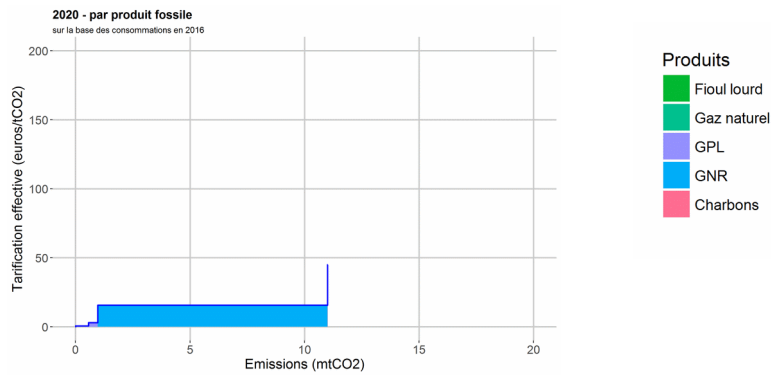
Evolution entre 2015 et 2020



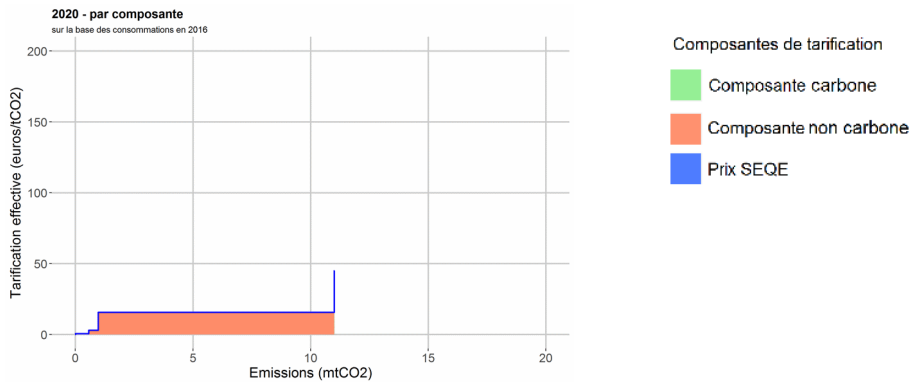
13 Les émissions de la filière agricole, en amont et aval de l'exploitation, sont intégrées dans le secteur « industrie ».

Partie 3 - Résultats déclinés par secteur

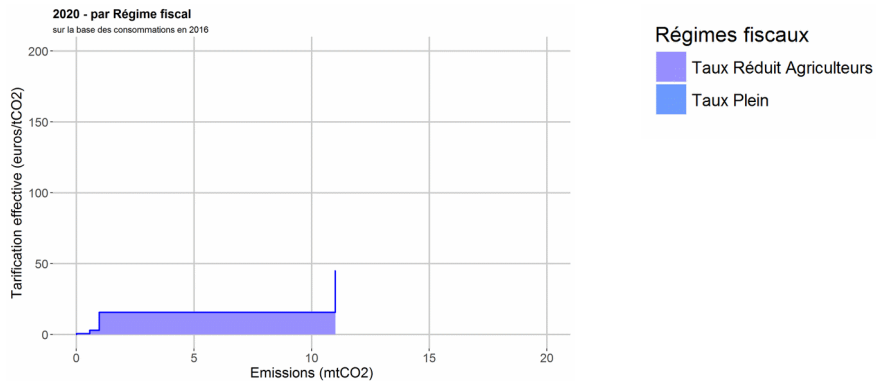
Par produit fossile



Par instrument



Par régime fiscal



Source : Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

Partie 4

Le déficit de tarification du carbone

Un indicateur mesurant l'alignement de la tarification par rapport à la trajectoire Quinet permettant d'atteindre l'objectif de la France de neutralité carbone en 2050.



LE DÉFICIT DE TARIFICATION DU CARBONE

Si la tarification effective du carbone permet de donner un aperçu de la couverture et de l'intensité du signal prix donné à chaque secteur de l'économie pour la réduction de ses émissions, son niveau absolu ne permet pas de traduire l'atteinte d'un objectif environnemental s'il n'est pas comparé, par ailleurs, à une valeur de référence.

Le mode de calcul de l'indicateur mesurant l'alignement de la tarification par rapport un objectif environnemental et le type de référence employé dépendront de l'objectif poursuivi et de la question posée. Si l'objectif de la tarification poursuivi est de compenser les dommages générés par le changement climatique provoqué par les émissions de CO₂ ou si l'intention poursuivie est d'atteindre un objectif particulier d'atténuation, les valeurs de référence retenues seront de natures différentes.

Le déficit de tarification du carbone au sens de l'OCDE

L'approche par la compensation des dommages est l'option qui est retenue par l'OCDE dans son étude *Effective Carbon Rates* [3]. La tarification effective de chaque tonne de CO₂ est comparée à une valeur qui correspond à une estimation basse du coût moyen des dommages générés par l'émission d'une tonne de CO₂¹⁴. La somme des écarts à cette valeur pour les émissions dont la tarification est inférieure à ce niveau correspond au déficit de tarification du carbone au sens de l'OCDE (en anglais *carbon pricing gap*).

En constituant une mesure du défaut de l'internalisation des dommages générés par le réchauffement climatique, cet indicateur constitue une alternative utile à la notion de dépense fiscale comme mesure de l'effort climatique des pays [7]. En effet, le taux de référence qui sert en pratique à évaluer la perte de recette fiscale n'a généralement pas de fondement économique en termes de tarification des externalités.

Par ailleurs, étant calculé pour plusieurs pays, le *carbon pricing gap* s'avère pertinent pour effectuer des comparaisons entre pays (ou entre secteurs d'un même pays) et permet d'identifier ceux qui sont les moins avancés en matière de tarification des émissions. En l'occurrence, il montre la performance relative de la tarification effective du carbone de la France : en 2015, sur 42 pays de l'OCDE, elle se positionnait dans le groupe des pays présentant le déficit de tarification le plus faible par rapport à la valeur de 30 euros/tCO₂ (4^e meilleure position derrière la Suisse, le Luxembourg et la Norvège).

Toutefois, les valeurs de référence retenues par l'OCDE, et en particulier celle à 30 euros/tCO₂, sont considérées comme faisant partie du bas de la fourchette des estimations du coût des dommages générés par le carbone. Le rapport de la Commission de haut niveau sur les prix du carbone [8] évoque en effet des prix devant s'établir à un niveau minimum de 37 à 74 euros par tonne de CO₂ en 2020 et 46 à 92 euros la tonne en 2030, à condition que des politiques d'accompagnement favorables soient mises en place.

14 L'OCDE emploie deux valeurs différentes : 30 et 60 euros/tCO₂

Le déficit de tarification du carbone en mobilisant la valeur de l'action pour le climat

Nous proposons ici une alternative à l'approche de l'OCDE en définissant un indicateur mesurant une distance par rapport à l'atteinte d'un objectif en matière d'atténuation des émissions. Nous employons pour cela la valeur de l'action pour le climat – ou valeur tutélaire – définie dans le rapport Quinet de 2019 [9].

La valeur tutélaire correspond à la valeur que la collectivité accorde aux actions permettant d'éviter l'émission d'une tonne d'équivalent CO₂. Elle s'inscrit dans une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif de la France de neutralité carbone, soit zéro émission nette de gaz à effet de serre liées aux activités humaines, en 2050. Elle ne correspond donc pas à un coût qui serait lié aux dommages résultant du changement climatique, mais au montant qui permettrait d'atteindre l'objectif de neutralité carbone si l'on actionnait uniquement le levier de la tarification du carbone en plus des mesures déjà existantes. Le rapport Quinet conclut à une valeur d'action pour le climat de 54 euros₂₀₁₈/tCO₂ en 2018, 87 euros₂₀₁₈/tCO₂ en 2020, 250 euros₂₀₁₈/tCO₂ en 2030 et 775 euros₂₀₁₈/tCO₂ en 2050.

La valeur de l'action pour le climat ayant été déterminée à partir d'un scénario de référence intégrant pragmatiquement l'ensemble des politiques de tarification non explicitement climatiques telles qu'elles existaient en 2017, nous proposons de définir la tarification de référence suivante pour une année donnée :

Tarification effective de référence = Valeur de base (TIC hors composante carbone, niveau 2017) + Valeur de l'action pour le climat

L'alignement de la fiscalité des énergies fossiles peut alors s'apprécier en estimant un déficit de tarification défini de la façon suivante, pour une année donnée :

Déficit de tarification = Tarification effective de référence – Tarification effective

Le tableau ci-dessous présente les chiffres du déficit de tarification pour 2020. Avec une cible de 166 euros/tCO₂ et une tarification effective atteignant 114,4 euros/tCO₂, celui-ci est estimé à hauteur de 52 euros/tCO₂ en moyenne en 2020. Autrement dit, en dépit du fait que la tarification effective soit relativement élevée (69 % de la référence), elle reste inférieure au niveau requis pour s'inscrire dans la trajectoire basée sur la valeur de l'action pour le climat et conduisant à l'objectif de neutralité en 2050.

Partie 4 - Le déficit de tarification du carbone

Tableau 1 - Déficit de tarification en 2020 en mobilisant la valeur de l'action pour le climat

	Émissions %	Tarification effective 2020 ¹⁵ euros/tCO ₂	Tarification effective de référence 2020 euros/tCO ₂			Déficit de tarification 2020 euros/tCO ₂
			Valeur de l'action pour le climat	Valeur de base	Total	
Ménages	38	182	87	132	219	38
- Résidentiel	14	48	87	5	92	44
- Transport	24	262	87	208	295	34
Entreprises et administrations	62	72	87	46	133	61
- Agriculture	3	14	87	14	101	87
- Branche énergie	17	22	87	0	87	65
- Industrie	11	36	87	7	94	58
- Tertiaire	8	48	87	5	92	44
- Transport	22	145	87	119	206	61
Ensemble	100,0	114,4	87	79	166	52

Source : d'après le Modèle Elfe (version 20-04-08), CGDD.

L'interprétation de ce déficit de tarification ne doit pas s'effectuer sans précaution. L'évaluation est ici portée sur les seuls instruments qui composent la tarification effective du carbone : TIC et SEQE. Or en pratique, de nombreux autres outils sont employés pour concourir à cet objectif. Ainsi, les normes (réglementation environnementale pour les bâtiments neufs, réglementation sur les émissions des voitures neuves...), les subventions, et les investissements publics constituent également des leviers importants mobilisés dans le cadre de la politique d'atténuation du réchauffement climatique. Le constat d'un déficit de tarification, selon cette méthode, sur les seuls aspects de la fiscalité énergétique et des quotas de carbone traduit le fait que ces instruments n'apparaissent pas suffisants, à leur niveau actuel et à eux seuls, pour atteindre nos objectifs. Il ne constitue donc pas une appréciation portée sur l'ensemble des actions déployées en matière d'atténuation du climat.

15 La tarification effective 2020 a été déterminée en prenant en compte les mesures du PLF 2020 devant, pour certaines, entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2020.

Références et Annexe



Références

- [1] Commissariat général au développement durable, 2020. La tarification effective du carbone est-elle alignée avec nos objectifs climatiques ? Collection Théma Essentiel.
- [2] Jaune budgétaire annexé au projet de loi de finances 2020, 2019. Financement de la transition écologique : les instruments économiques, fiscaux et budgétaires au service de l'environnement et du climat.
- [3] CPO, 2019. La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique. Rapport particulier n°2. Le cadre juridique de la fiscalité environnementale. Conseil des prélèvements obligatoires.
- [4] OCDE, Effective Carbon Rates 2018 : Pricing Carbon Emissions Through Taxes and Emissions Trading, OECD Publishing, Paris, 2018.
- [5] OCDE, Taxing Energy Use 2019 : Using Taxes for Climate Action, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/058ca239-en>.
- [6] Dechezleprêtre, A., D. Nachtigall et F. Venmans (2018), « The joint impact of the European Union emissions trading system on carbon emissions and economic performance », *Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE*, n° 1515, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/4819b016-en>.
- [7] OCDE, Companion to the Inventory of Support Measures for Fossil Fuels 2018, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264286061-en>. Fiche détaillée pour la France : <http://stats.oecd.org/wbos/fileview2.aspx?IDFile=5218472f-3343-4d34-b820-97e72fe8913c>.
- [8] Rapport de la Commission de Haut Niveau sur les Prix du Carbone co-présidée par Joseph E. Stiglitz et Nicholas Stern.
- [9] France Stratégie, « La Valeur de l'action pour le climat – une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques », Rapport de la commission présidée par Alain Quinet, La Documentation française, 2019.

Annexe

Description des différents régimes fiscaux intégrés dans le modèle Elfe

Abréviations	Description des régimes fiscaux
Aviation	Exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible à bord des aéronefs, à l'exclusion des aéronefs de tourisme privé. Cette catégorie comprend les soutes internationales.
Charb. - Biomasse SCEQE	Exonération de taxe intérieure de consommation sur le charbon pour les entreprises de valorisation de la biomasse dont les achats de combustibles et d'électricité utilisés pour cette valorisation représentent au moins 3 % de leur chiffre d'affaires.
Charb. – Double Usage BE.	Charbon faisant l'objet d'un double usage dans la branche énergie.
Charb. – Double Usage IND.	Charbon faisant l'objet d'un double usage dans le secteur industriel.
Charb. – Electricité	Charbon utilisé pour la production d'électricité.
Charb. – M. non métalliques	Charbon utilisé dans un procédé de fabrication de produits minéraux non métalliques.
Charb. – Prod. De Charb.	Exonération de taxe intérieure de consommation sur le charbon utilisé pour les besoins de l'extraction et de production de charbon.
Charb. – Prod. Énergétiques	Charbon dont la consommation est réalisée dans l'enceinte des établissements de production de produits énergétiques.
Corse	Détaxe applicable aux supercarburants et essences consommés en Corse.
E10	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation pour l'E10, carburant essence pouvant contenir jusqu'à 10 % d'éthanol.
Fuite de Carbone – GC	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés dans les installations grandes consommatrices d'énergie exerçant une activité considérée comme exposée à un risque important de fuite carbone.
Gaz – Double Usage	Gaz utilisé à la fois comme combustible et pour des usages autres que carburant ou combustible et dont la consommation n'est pas soumise à une taxe intérieure de consommation.
Gaz – M. non métalliques	Gaz utilisé dans un procédé de fabrication de produits minéraux non métalliques.
Gaz – Prod. de Gaz	Exonération de taxe intérieure de consommation sur le gaz utilisé pour les besoins de l'extraction et de production de gaz.
Gaz – Prod. Énergétiques	Gaz dont la consommation est réalisée dans l'enceinte des établissements de production de produits énergétiques.
Gaz nat – carb	Réduction de taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel à l'état gazeux destiné à être utilisé comme carburant.

Références et Annexe

Gaz pour Électricité	Gaz utilisé pour la production d'électricité et dont l'usage n'est pas soumis à la taxe intérieure de consommation.
GNR	Taux réduit de taxe intérieure de consommation sur le gazole non routier.
GPL Carb.	Taux réduit de taxe intérieure de consommation sur le GPL carburant.
GPL comb chauffage	Taux réduit de taxe intérieure de consommation sur le GPL à usage combustible ou chauffage.
GPL non routier	Taux réduit de taxe intérieure de consommation sur le GPL sous condition d'emploi.
Maritime et fluvial	Exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits pétroliers utilisés par certains bateaux. Cette catégorie intègre notamment les soutes internationales dont l'avitaillement est réalisé en France.
Prod. Pétr. - Prod. Énergétiques	Consommations de produits pétroliers dans l'enceinte d'un établissement produisant des produits énergétiques et n'étant pas soumis à la taxe intérieure de consommation.
SEQE – GC	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés dans les installations grandes consommatrices d'énergie et soumises au régime des quotas d'émission de gaz à effet de serre du dispositif SEQE.
Taux Plein	Norme fiscale de référence.
Taux Réduit Agriculteurs	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole non routier, le fioul lourd, le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié utilisés par les exploitants agricoles.
Taxis	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour les carburants utilisés par les taxis.
Transport en commun	Remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par les exploitants de transport public routier en commun de voyageurs.
Transport Routier	Tarif réduit de taxe intérieure de consommation (remboursement) pour le gazole utilisé comme carburant des véhicules de transport routier de marchandises de plus de 7,5 tonnes.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'oeuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 du code de la propriété intellectuelle).

Directeur de la publication : Thomas Lesueur

Dépôt légal : Juillet 2020

ISSN : 2552-2272



La question de la cohérence des niveaux de tarification avec les objectifs d'atténuation demeure jusqu'à présent peu éclairée. La notion de tarification effective du carbone, développée par l'OCDE, fournit un cadre pertinent pour mener cette analyse, en exprimant les outils économiques incitant à une réduction des émissions de CO₂ en euros par tonne de CO₂ émise.

La tarification effective du carbone a connu une nette progression entre 2015 et 2018, mais les niveaux appliqués restent fortement asymétriques entre les ménages et les entreprises, notamment en raison des régimes fiscaux spécifiques dont ces dernières bénéficient.



Par rapport à la cible moyenne de 166 euros/tCO₂ cohérente avec la valeur de l'action pour le climat, le niveau de tarification moyen est de 114 euros/tCO₂ en 2020. Cet écart de 52 euros/tCO₂ reste encore modéré en 2020, mais se creusera rapidement avec la trajectoire à la hausse de la valeur de l'action pour le climat. À fiscalité inchangée, la politique d'atténuation devra donc s'appuyer sur d'autres leviers de réduction des émissions de CO₂ pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050.

La tarification des émissions de CO₂ en France



Commissariat général au développement durable

Service de l'économie verte et solidaire
Sous-direction de l'économie et de l'évaluation

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

