



# LA TAXE CARBONE EN IRLANDE ET LA CRISE BUDGÉTAIRE

++

Journées de l'Économie: Faut-il relancer la taxe carbone ?

Nils Axel Braathen  
O.C.D.E, Direction de l'environnement  
Division des performances et de l'information  
environnementales



Pour commencer...

---

... je m'excuse par avance pour tout les dégâts  
que je vais faire à la langue française...



# Historique et introduction

---

- Cette présentation est basée sur une étude de cas préparé par Frank J. Convery, Louise Dunne et Deirdre Joyce, de l'University College Dublin, Irlande.
- L'Irlande a connu fin 2008 une **crise budgétaire** qui a conduit son gouvernement à conclure, en novembre 2010, un accord avec la Banque centrale européenne, la Commission européenne et le Fonds monétaire international (FMI) – collectivement dénommés la « **Troïka** » – dans lequel ce dernier s'engage à lui apporter une aide financière conséquente, sous réserve qu'elle remplisse un certain nombre d'objectifs en matière de prélèvements fiscaux et de réduction des dépenses.
- En 2010 a été également mise en place une **taxe carbone** de 15 EUR par tonne de CO<sub>2</sub>, couvrant la plupart des émissions de CO<sub>2</sub> des secteurs **hors marché européen du carbone EU-ETS** (transport, chauffage des bâtiments et chauffage et procédés des petites entreprises, principalement).





## Les mesures d'austérité et la taxe sur le carbone

	Les recettes fiscales totales	Impôt sur le revenu	Les hausses d'impôt	Taxe sur le carbone	<b>Taxe sur le carbone en % de hausses d'impôts</b>	Les réductions de dépenses	Totale	Cumulée
Juillet 08	40 777	13 177		-	-	1 000	1 000	1 000
Budget 2009	33 043	11 835	3 500	-	-	2 100	4 100	5 100
Budget supplémentaire 2009	n.a.	n.a.	3 500	-	-	1 800	5 300	10 400
Budget 2010	31 753	11 276	1 000	246	<b>24.6</b>	3 300	4 300	14 700
Budget 2011	34 027	13 798	1 400	329	<b>23.5</b>	4 000	5 400	20 100
Budget 2012	36 375	15 300	1 600	344 <sup>1</sup>	<b>21.5</b>	2 200	3 800	23 900
Budget 2013*			1 250	À confirmer	À confirmer	2 250	3 500	27 400
Budget 2014*			1 100	À confirmer	À confirmer	2 000	3 100	30 500
Budget 2015*			700	À confirmer	À confirmer	1 300	2 000	32 500
<b>Total des réajustements</b>			<b>12 500</b>	À confirmer	À confirmer	<b>19 950</b>	<b>32 500</b>	



# Impact estimé sur les prix du carburant

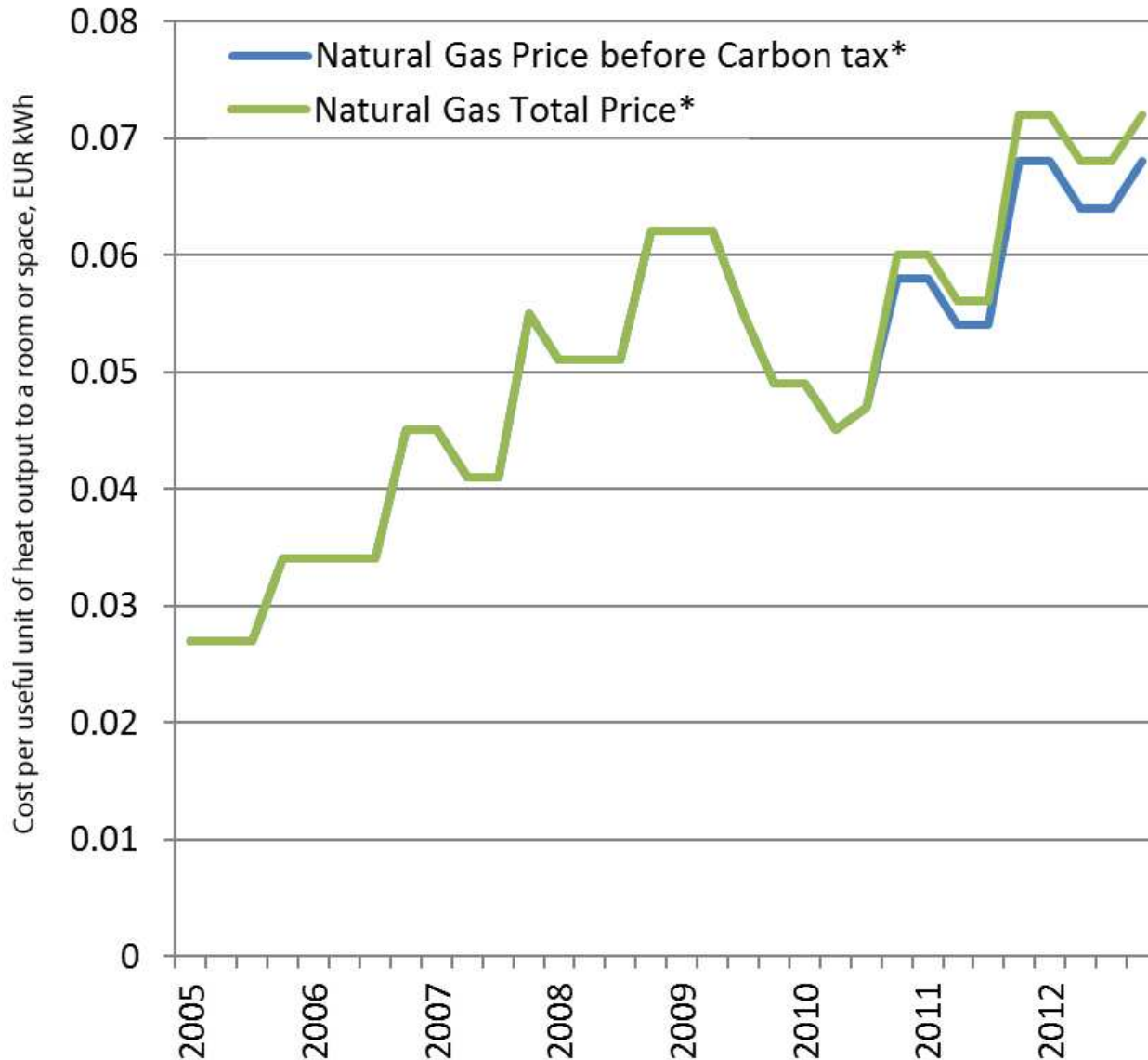
20 euros par tonne de CO<sub>2</sub>, 10 euros par tonne de CO<sub>2</sub> pour le charbon et la tourbe

Type de carburant	Unité	Prix hors taxe en Décembre 2012, EUR	Augmentation de la taxe carbone (TVA incluse) EUR	% de variation de prix
Essence	Litre	1.503	0.056	3.7%
Auto-diesel	Litre	1.454	0.065	4.5%
Kérosène	1 000 litres	880	57.54	6.5%
Diesel-Chauffage	1 000 litres	920	62.45	6.8%
GPL	1 000 litres	900	37.30	4.1%
Gaz naturel	107 kilocalories GCV	0.068	0.004	5.9%
Charbon / tourbe	Tonne	365	29.90	8.2%
Tourbe	Bale	3.9	0.26	6.7%



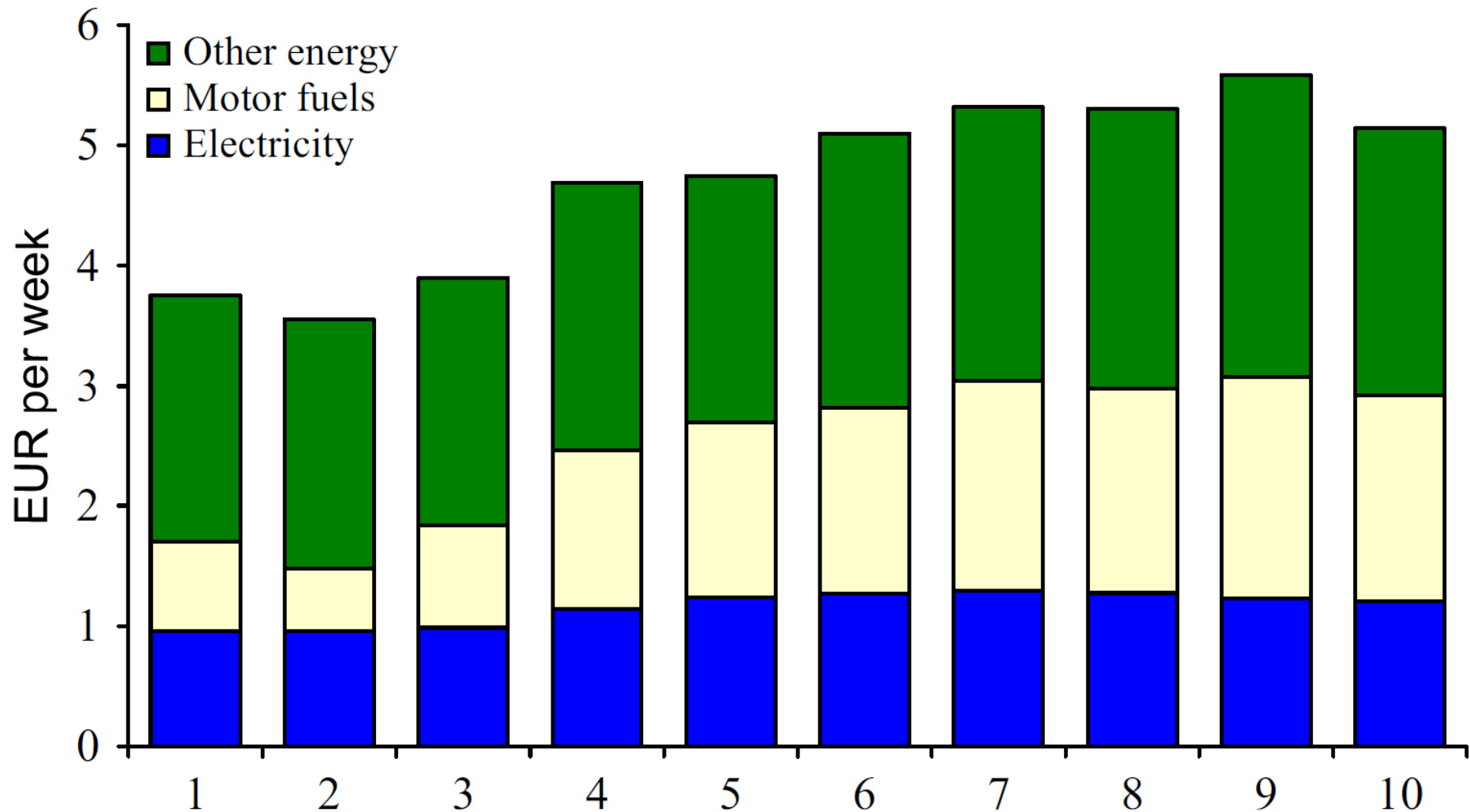


# Prix unitaire pour le gaz naturel avant et après taxe-carbone





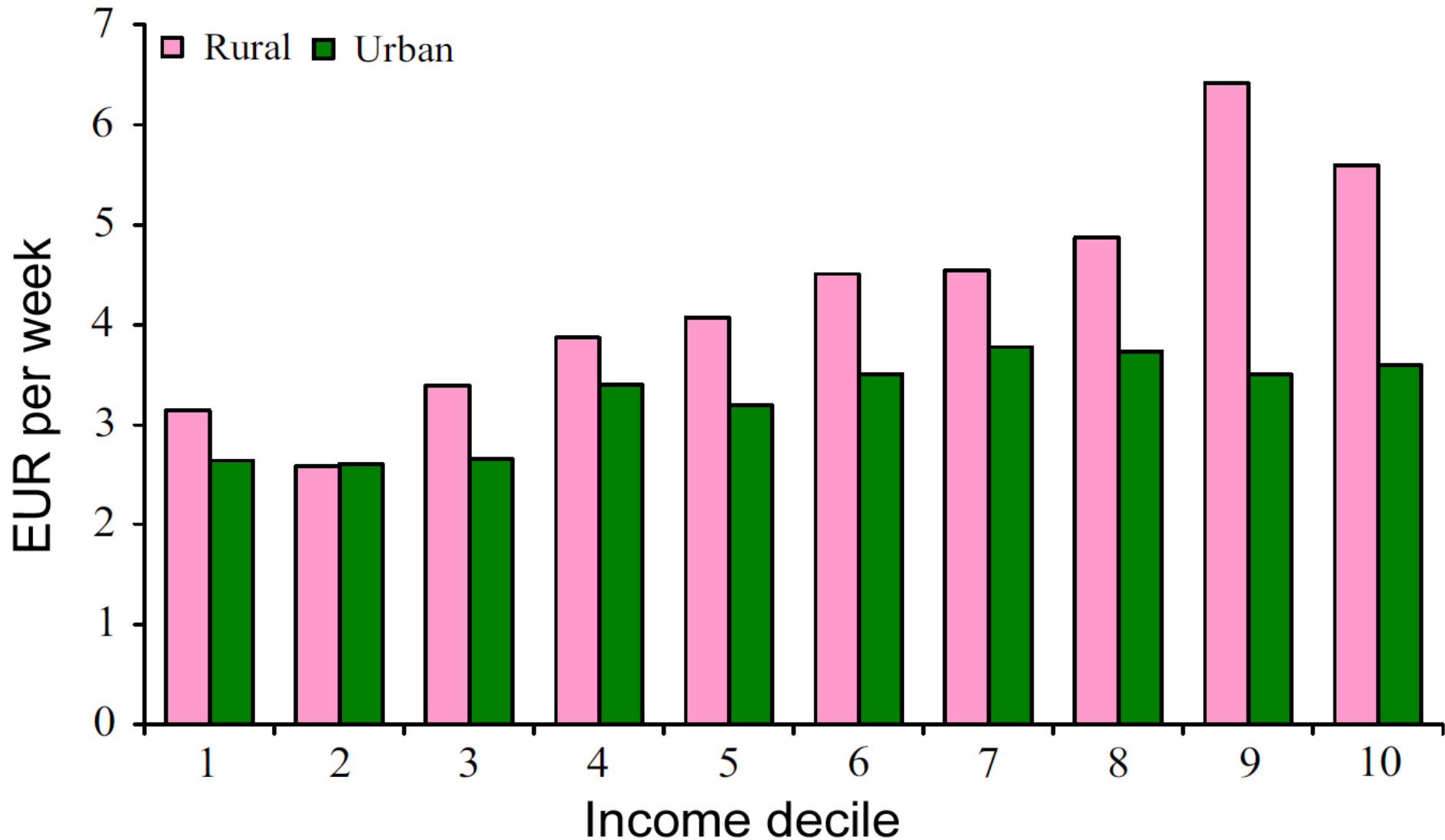
# Incidence par foyer et par semaine d'une taxe carbone de 20 EUR par tonne de CO<sub>2</sub>





# Incidence par foyer et par semaine d'une taxe carbone de 20 EUR par tonne de CO<sub>2</sub>

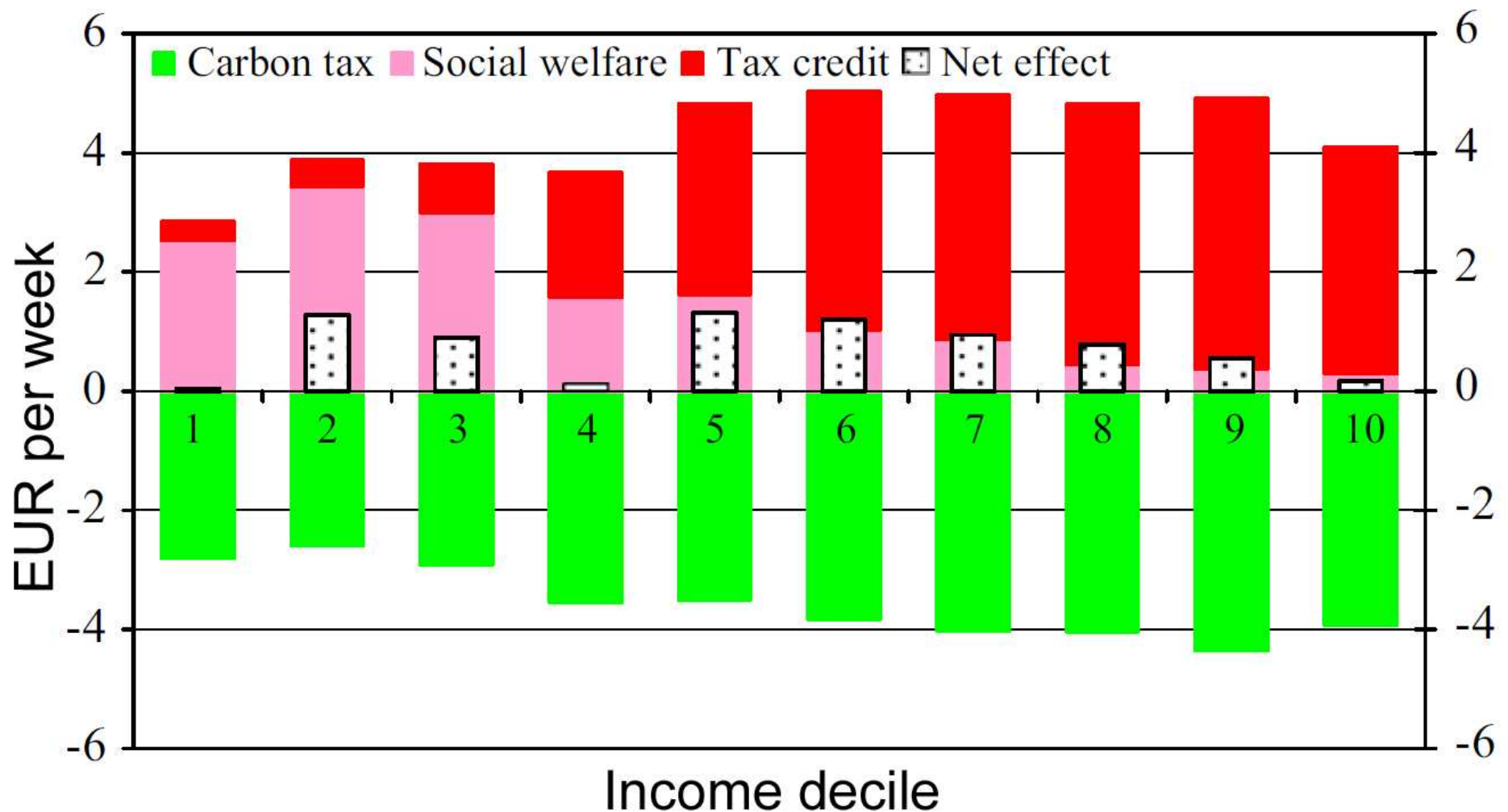
L'énergie non électrique seulement







## Effet de la taxe-carbone combinée avec la protection sociale et l'augmentation du crédit d'impôt





## Pourquoi est-ce arrivé en Irlande? |



- De 2007 à 2011, le pays avait un gouvernement de coalition qui comprenait le Parti Vert, pour lequel **une taxe carbone était une priorité.**
- Depuis 2008, la population a connu un traumatisme économique et financière à plusieurs niveaux - la hausse du chômage, l'augmentation des impôts directs et indirects, les salaires en forte baisse dans les secteurs public et privé, la réduction de la qualité et de l'étendue des services publics et les banques disfonctionnelles. **La taxe carbone est juste un peu plus de bruit dans une cacophonie de mauvaises nouvelles.**
- La récession prolongée, et la nécessité d'augmenter les impôts sont des éléments clés **des exigences Troïka**, et ceux-ci doivent être respectées pour maintenir l'aide financière et permettre à l'Irlande est de quitter le programme de sauvetage.
- Il y avait de **bonnes statistiques, de modélisation et de prévision** à la disposition du gouvernement de divers groupes de réflexion, des chercheurs et des ONG, ainsi que un consensus croissant parmi les commentateurs que le principe pollueur-payeur est important pour traiter les problèmes environnementaux.



## Pourquoi est-ce arrivé en Irlande? II

---

- La taxe ne s'applique pas aux grands émetteurs dans le secteur des entreprises, dont beaucoup participent au marché européen du carbone. Ils ont été importants à l'opposition de l'entreprise contre des propositions de une taxe carbone auparavant.
- Le lobby agricole est très influent en Irlande. Parce que la taxe s'applique uniquement au CO<sub>2</sub> et les émissions de leurs secteurs sont principalement le méthane et l'oxyde nitreux, ils sont largement exonérés. Il est à noter qu'ils ont néanmoins obtenu des tarifs réduits et les exonérations de la taxe qui s'applique à leur consommation de carburant.
- Grâce à un processus de consultation des parties prenantes long et détaillé, cette nouvelle taxe est mieux pensée, plus politiquement acceptable et nuancée.





# Conclusions I

---

- Les conclusions d'une petite étude de cas sont **difficilement généralisables** et il serait dangereux de les étendre à d'autres pays.
- Chacun possède sa **propre culture** et des conditions qui lui sont spécifiques.
- Ont été cependant réunis quelques enseignements qui pourraient être utiles aux autres pays qui traversent actuellement une crise budgétaire et envisagent l'application d'une taxe carbone :
  - La crise peut être considérée comme une aubaine ; et plus elle est grave, mieux c'est ;
  - Les recettes peuvent utilement contribuer, à la marge, au respect des obligations de hausse des impôts ;
  - Il importe de trouver un compromis satisfaisant entre le champ d'application de la taxe et son taux effectif ;





## Conclusions II

---



- La nécessité d'engranger des recettes et de réduire la dette limite les possibilités de prise en compte des questions d'équité ;
- Comparée à une autre option qui consisterait à relever la fiscalité de l'emploi, la taxe sur le carbone ne portera généralement pas préjudice à la compétitivité ;
- Toute taxe carbone présentant un réel intérêt pour l'environnement risque de se traduire, pendant la période 2014-2016, par des taux supérieurs au prix équivalent du quota dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (marché européen du Carbone).



---

## Prix effectifs du carbone



## Prix effectifs du carbone |



- Un comparaison des prix effectifs du carbone qui résultent des mesures appliquées par les pouvoirs publics dans différents secteurs et pays livre d'utiles enseignements sur leur rapport coût-efficacité.
- L'intérêt de ce type d'analyse a été démontré par le rapport *Carbon Emission Policies in Key Economies*, publié par la Productivity Commission de l'Australie, qui a joué un rôle déterminant dans la décision de ce pays d'instituer un système de tarification explicite du carbone.
- L'OCDE a élargi ces travaux de recherche à de nouveaux secteurs et pays et a récemment publié le rapport *Prix effectifs du carbone*.
- La principale mesure employée est le *coût net pour la société de chaque unité de réduction* des émissions suscitée.
- Cette approche donne une estimation des coûts que doit supporter la collectivité pour atteindre les niveaux actuels de réduction des émissions.



## Prix effectifs du carbone II

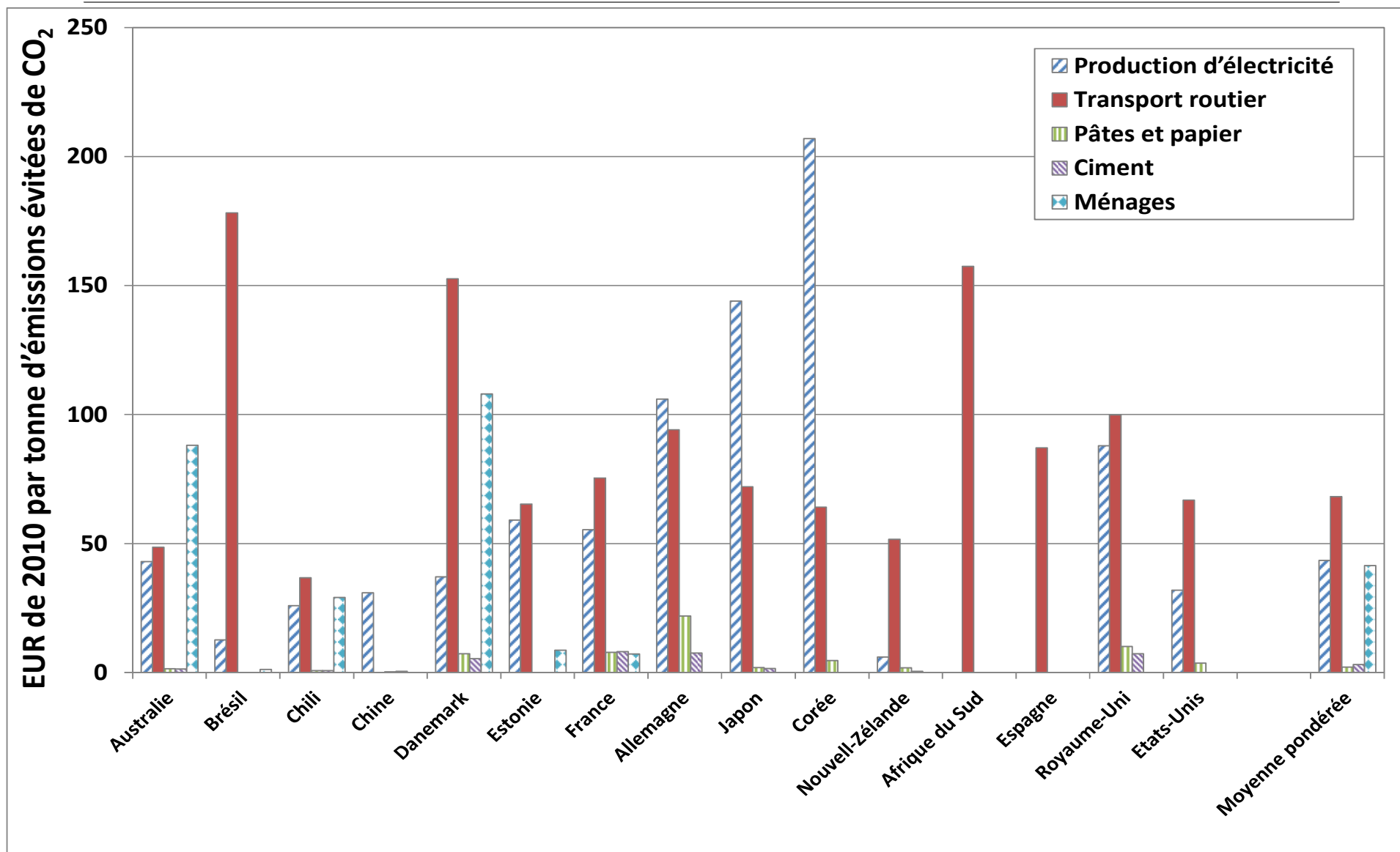


- En résumé, des différences marquées de prix effectif du carbone ont été constatées :
  1. à l'intérieur d'un secteur particulier, *entre les pays* examinés ;
  2. *entre les différents secteurs, à l'intérieur de chaque pays* ;
  3. *entre les différents types d'instruments, entre tous les pays examinés.*
- À de nombreux égards, les deux derniers de ces constats sont peut-être les plus intéressants et les plus solides.
- Certes, plusieurs mises en garde s'imposent avant toute analyse des estimations, et le « classement » des pays examinés en fonction du prix du carbone dans un secteur donné peut présenter quelques éléments d'incertitude, ...
- ... mais rien ne semble pouvoir remettre en cause ces deux derniers constats, d'autant qu'ils ne paraissent pas très sensibles à l'année précise de l'étude.
- Un prix effectif du carbone élevé (ou bas) peut être la conséquence d'une politique *très ambitieuse* (ou pas très ambitieuse) ou du recours à un instrument *peu efficace* (ou efficace) par rapport à son coût.



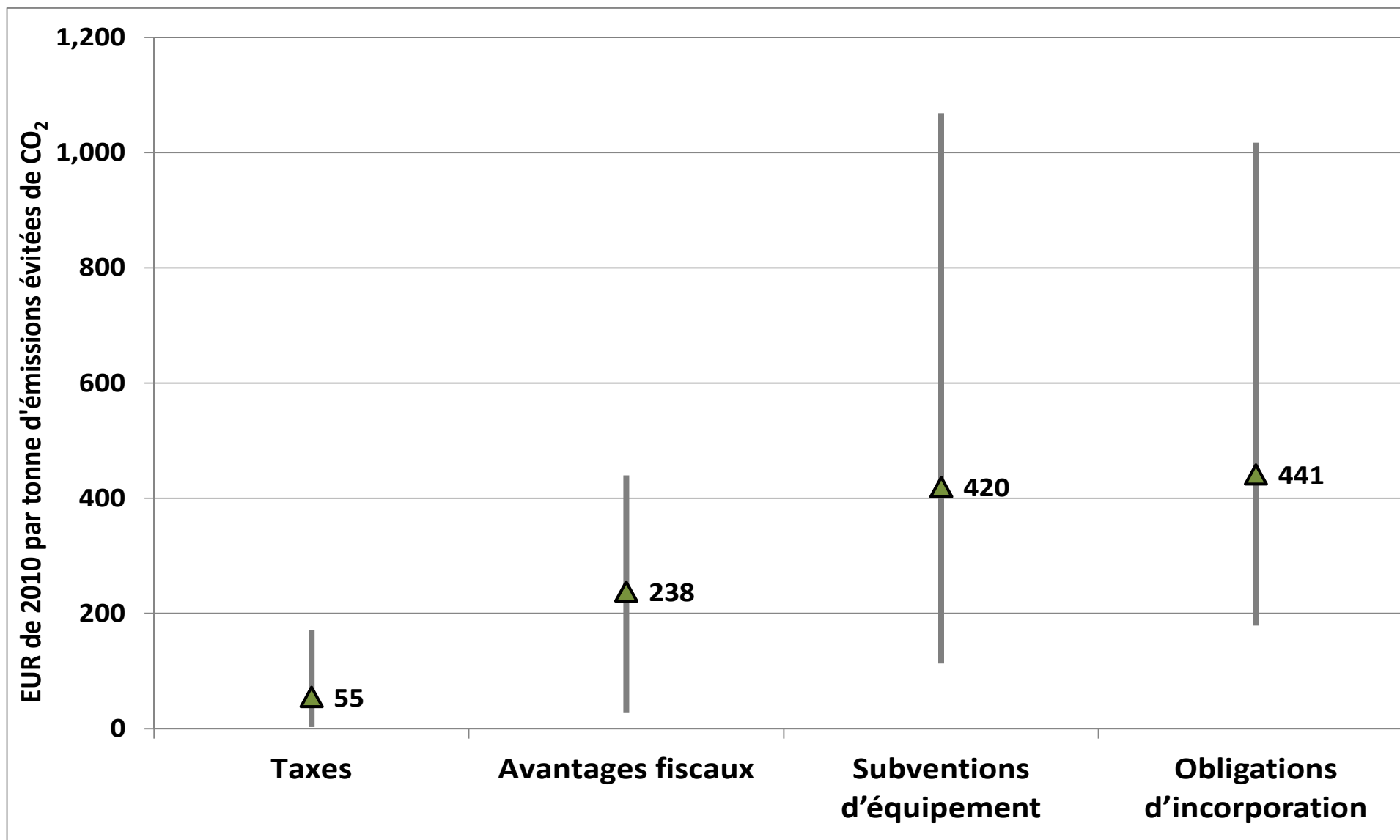


## Des prix effectifs du carbone dans les différents secteurs en EUR de 2010 par tonne d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées





# Des prix effectifs du carbone dans le secteur du transport routier, par catégorie d'instruments en EUR de 2010 par tonne d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées





# Conclusions I

---

- Le fait que les taxes et les systèmes d'échange de quotas d'émission se caractérisent dans plusieurs secteurs par des *prix effectifs du carbone plus faibles* que d'autres catégories d'instruments tient très vraisemblablement à leur *meilleur rapport coût-efficacité*.
- Les autres types d'instruments ne sont tout simplement pas efficaces pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, si bien que leur coût ramené à une tonne d'émissions évitées a tendance à être très élevé.
- Dans certains cas (comme dans celui des subventions en faveur de l'isolation des habitations), la lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub> n'était pas l'objectif principal, de sorte qu'il peut être « injuste » de juger l'efficacité des instruments correspondants uniquement à l'aune du coût par tonne d'émissions évitées.





## Conclusions II

---



- En revanche, s'agissant de plusieurs autres instruments qui se traduisent par un prix effectif du carbone très élevé (mesures de promotion des **biocarburants** et d'autres **énergies renouvelables**, par exemple), la lutte contre les émissions de carbone a effectivement figuré parmi les principaux arguments avancés dans le débat public pour justifier leur mise en place.
- Le changement climatique lance **un défi d'une ampleur telle** à la communauté mondiale que la seule façon de le relever consistera sans doute pour les pays à **recourir aux moyens d'action qui offrent le meilleur rapport coût-efficacité**.
- Comme le souligne le rapport *Prix effectifs du carbone*, la marge de progression de ce point de vue est considérable.



## Plus d'informations

---

- [www.oecd-ilibrary.org/environment-and-sustainable-development/ireland-s-carbon-tax-and-the-fiscal-crisis\\_5k3z11j3w0bw-en](http://www.oecd-ilibrary.org/environment-and-sustainable-development/ireland-s-carbon-tax-and-the-fiscal-crisis_5k3z11j3w0bw-en)
- [www.oecd.org/env/tools-evaluation/](http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/)
- [www.oecd.org/env/policies/database](http://www.oecd.org/env/policies/database)
- [www.oecd.org/env/tools-evaluation/carbon-prices.htm](http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/carbon-prices.htm)
- [www.oecd.org/env/tools-evaluation/makingpolicyreformhappen.htm](http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/makingpolicyreformhappen.htm)
- [Nils-Axel.Braathen@oecd.org](mailto:Nils-Axel.Braathen@oecd.org)

