

Outil de politique



10

**Fiscalité intérieure
et tarification du
carbone**

Outil de politique

Réduire la fragmentation des politiques et les coûts de mise en conformité en améliorant la coordination des taxes intérieures non discriminatoires liées au climat, y compris la tarification du carbone et les politiques correspondantes.

#10 Fiscalité intérieure et tarification du carbone



Que sont les taxes intérieures et la tarification du carbone?

Les pouvoirs publics adoptent des taxes intérieures et d'autres outils de «tarification» pour atteindre différents objectifs, y compris générer des recettes (taxes sur la valeur ajoutée, par exemple) ou mettre un prix sur les externalités négatives. La «tarification du carbone», qui s'entend généralement du prix payé par les acteurs économiques pour chaque tonne d'équivalent CO₂ émise, fait partie des instruments de politique fréquemment utilisés pour atténuer les changements climatiques. Elle peut prendre différentes formes, dont les plus communes sont les droits d'accise sur les biens à forte intensité de carbone (tarification implicite du carbone), les taxes directes sur le carbone ou les systèmes d'échange de droits d'émission (tarification explicite du carbone).²⁰

Comment les taxes intérieures et la tarification du carbone peuvent-elles contribuer à atténuer les changements climatiques et pourquoi la coordination est-elle importante?

Si la conception et la réforme de la fiscalité intérieure peut soulever une série d'importantes considérations politiques, sociales et économiques, la tarification du carbone est souvent considérée comme l'une des principales options disponibles pour lutter contre les changements climatiques ([Carbon Pricing Leadership Coalition, 2022](#)).²¹ C'est une mesure qui peut être efficace car elle envoie aux émetteurs un signal économique les incitant à changer de modèles de consommation et d'investissement, ce qui entraîne une baisse des émissions. Elle permet également aux économies de se spécialiser en fonction de leur avantage comparatif dans la production de marchandises à faible teneur en carbone, ce qui contribue à l'atténuation des changements climatiques ([Le Moigne, 2023](#)).

Par conséquent, les gouvernements ont de plus en plus recours aux outils de fiscalité intérieure pour réaliser des objectifs liés au climat (voir encadré). Deux tiers

de toutes les CDN présentées au titre de l'Accord de Paris prévoient l'utilisation de la [tarification du carbone pour atteindre les objectifs de réduction des émissions](#). Cela signifie que plus de 100 économies considèrent potentiellement la tarification du carbone comme un moyen de réduire leurs émissions de GES, grâce aux systèmes d'échange de droits d'émission, aux taxes sur le carbone et à d'autres approches.

Expériences des Membres de l'OMC en matière d'utilisation des taxes intérieures pour atteindre leurs objectifs climatiques

D'après la [BDE de l'OMC](#), au moins 57 Membres de l'Organisation de toutes les régions du monde et de tous niveaux de développement économique ont utilisé les taxes intérieures à des fins environnementales.

Dans les examens des politiques commerciales (EPC) de ces économies réalisés depuis 2009, on trouve 109 exemples de mécanismes de fiscalité intérieure adoptés pour répondre à des objectifs liés au climat, qui concernent principalement le secteur de l'énergie (61), puis l'industrie manufacturière (28) et le secteur des produits chimiques (10). Environ 50% de ces mécanismes sont mentionnés dans des EPC réalisés en 2021 et 2022, les dernières années pour lesquelles des données sont disponibles. En voici quelques exemples:

- Au titre de la Loi sur la lutte contre le changement climatique, la Nouvelle-Zélande applique un prélèvement sur les gaz synthétiques à effet de serre aux marchandises contenant des hydrofluorocarbures (HFC) et des perfluorocarbures (PFC) (2022);
- En 2017, l'Argentine a incorporé une taxe sur les émissions de CO₂ dans sa taxe intérieure sur les combustibles (2021);
- Le Viet Nam impose un droit d'accise dégressif sur les véhicules à moteur à

combustion classique et les véhicules hybrides ou électriques, ainsi qu'une «taxe pour la protection de l'environnement» sur le pétrole, le charbon, les sacs plastiques, et différents pesticides et herbicides (2021);

- Maurice a mis en place de nouveaux droits d'accise sur les appareils ménagers, machines à laver et lampes électriques inefficaces sur le plan énergétique (2021);
- Le Zimbabwe impose des taxes intérieures sur les combustibles, qui comprennent un prélèvement pour réserve stratégique, un prélèvement au titre du remboursement de la dette et une taxe sur le carbone (2020); et
- La Suisse et le Liechtenstein appliquent un prélèvement par gramme additionnel de CO₂/km sur les véhicules automobiles dont les émissions de CO₂ dépassent la valeur cible pour le type de véhicule concerné (2022).

Il existe toutefois une importante fragmentation des politiques dans ce domaine. À l'échelle mondiale, on recense déjà plus de 70 systèmes différents de tarification du carbone, qui ne couvrent pourtant que 23% des émissions totales. Les prix du carbone varient considérablement dans le monde, allant de moins de 1 USD à plus de 130 USD la tonne de CO₂, selon le [tableau de bord de la Banque mondiale](#). Cette fragmentation peut générer des coûts administratifs et des coûts de mise en conformité additionnels pour les exportateurs, en particulier les MPME, alors qu'une coopération accrue pourrait sensiblement diminuer le coût global de réalisation des objectifs de l'Accord de Paris ([WTO, 2022g](#)).

En outre, pour remédier aux préoccupations relatives aux éventuelles fuites de carbone et à la compétitivité qui découlent de la variation du niveau des prix du carbone, les économies envisagent de plus en plus l'introduction de mesures aux frontières, telles que les ajustements carbone aux frontières. Si cette situation n'est pas gérée et coordonnée efficacement, elle risque d'aboutir à des tensions commerciales qui pourraient avoir un impact négatif sur le bien-être global et compromettre le rôle positif que le commerce joue dans la lutte contre les changements climatiques par différents moyens, comme la diffusion des technologies vertes ([WTO, 2022g](#)).

Quelles mesures pourraient être prises pour améliorer la coordination des taxes intérieures, de la tarification du carbone et des politiques correspondantes et les aligner sur les plans plus larges en matière d'action climatique?

Plusieurs plates-formes internationales peuvent permettre de coordonner les taxes intérieures, y compris la tarification du carbone. Le [premier bilan mondial qui sera réalisé pendant la COP28](#), dans le cadre duquel les parties et les acteurs concernés évalueront leurs progrès dans la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, offre aux gouvernements une excellente occasion d'examiner leurs politiques nationales et d'aligner les taxes intérieures²² ainsi que les instruments de tarification du carbone sur leurs plans d'action plus larges en faveur du climat.

La coopération internationale est particulièrement importante pour relever les défis associés à la tarification du carbone, car il existe entre les économies des divergences d'intérêts et d'approches – par exemple, certains gouvernements privilégient d'autres politiques comme les règlements prescrivant des réductions des émissions de GES, les subventions aux technologies à faible intensité de carbone et les programmes publics d'infrastructures sobres en carbone.

En favorisant l'échange de meilleures pratiques et le partage des coûts administratifs entre économies, la coopération internationale peut contribuer à l'amélioration de l'efficacité des systèmes de tarification du carbone et à la réduction des coûts administratifs qui leur sont associés ([Mehling, Metcalf et Stavins, 2019](#)). La coopération et la coordination en matière de tarification du carbone peuvent aussi désamorcer les tensions commerciales et les accusations de protectionnisme liées aux politiques de tarification du carbone et permettre la prise en compte de toutes les vues et préoccupations, y compris celles des économies en développement, dans les discussions menées sur ce sujet.

Différentes approches ont été proposées. Un système de prix plancher international du carbone fixerait par exemple des prix minimaux internationaux différenciés en fonction des différents niveaux de développement économique, le prix plancher étant plus élevé pour les économies à revenu élevé que pour les économies à faible revenu ([Parry, Black et Roaf, 2021](#)). Une autre approche possible propose un cadre type dans lequel des prix du carbone différenciés pourraient être déterminés, au niveau national ou régional, selon une formule dynamique s'appuyant sur divers

critères tels que les émissions antérieures, le niveau de développement, et le coût économique des changements climatiques.

Associée à l'allocation d'une part modérée des recettes tirées de la tarification du carbone au soutien des économies à faible revenu, cette approche pourrait maintenir le niveau des émissions sur une trajectoire de réchauffement climatique de 1,5 à 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux préindustriels, conformément aux objectifs de l'Accord de Paris, et permettrait aux économies de réduire de façon équivalente leurs émissions de carbone en utilisant d'autres instruments de politique comme la réglementation ou les subventions (Bekkers *et al.*, 2023).²³

Enfin, le [Forum inclusif sur les approches d'atténuation des émissions de carbone](#), initiative lancée sous l'égide de l'OCDE, réunit depuis février 2023 gouvernements et parties prenantes pour faire l'inventaire des différentes approches d'atténuation des émissions de carbone, y compris la tarification du carbone, la réglementation et les mesures de soutien, et en évaluer l'efficacité. Des discussions sur ce sujet ont aussi lieu dans le cadre du [Forum sur l'impact des mesures de riposte mises en œuvre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques](#). À l'OMC, des discussions sur la tarification du carbone et d'autres initiatives du même type ont eu lieu au CCE et dans le cadre des Discussions structurées sur le commerce et la durabilité environnementale.²⁴