



01 39 77 2016
 contact@smartpaie.fr
 www.smartpaie.fr



La production de vos
bulletins de salaire
est difficile?

Libérez vous
des contraintes de la paie
Faites appel à SMARTPAIE

À contresens

Les taxes sur les carburants pèsent moins qu'à la fin des années 1990

La loi de finances pour 2019 a malheureusement annulé les hausses prévues pour les années 2019 à 2022



©Freepik



Mécomptes publics, François Ecalte

La hausse des taxes sur les carburants est une mesure simple et efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La consommation de carburant est en effet sensible à son prix et donc aux taxes qui le majorent. Cette fiscalité pèse certes plus lourdement sur les ménages modestes ou ruraux, mais cet effet négatif pourrait être fortement atténué en

recyclant le produit de la hausse de la taxe sous forme d'aides aux ménages décroissantes avec leur revenu et dépendantes de leur zone de résidence.

La convention citoyenne pour le climat a cependant ignoré ce moyen de lutter contre le réchauffement climatique, considérant sans doute, comme les gilets jaunes, que le poids de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), qui majore notamment les prix de l'essence et du gazole, est déjà excessif.

“La hausse des taxes sur les carburants est une mesure simple et efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La consommation de carburant est en effet sensible à son prix. La convention citoyenne pour le climat a cependant ignoré ce moyen de lutter contre le réchauffement climatique”

Pourtant, le produit de cette taxe en 2019 était de 31,3 Mds€, soit 1,3 % du PIB, alors qu'il était déjà de 23,4 Mds€ en 1998, ce qui représentait 1,7 % du PIB. Elle pèse donc bien moins lourdement qu'à la fin des années 1990.

Le produit de la TICPE est resté quasiment constant de 1998 à 2014 en euros et il est ainsi passé de 1,7 à 1,1 % du PIB sous l'effet des facteurs suivants : la hausse des tarifs de la TICPE (+17 % pour le gazole et +7 % pour l'essence sans plomb) a été nettement inférieure à l'inflation (+26 %) ; la consommation de gazole, moins taxé, a augmenté en volume de 34 %, soit un peu plus que le PIB en volume (27 %), mais celle de supercarburant a diminué de 51 % ; les dépenses fiscales relatives à la TICPE sont passées de 2,3 Mds€ à 3,6 Mds€.

L'impact de la “composante carbone”

Depuis 2014, la TICPE inclut une “contribution climat énergie”, appelée aussi “composante carbone”, en euros par tonne de CO₂ émise du fait de la combustion des carburants. Elle a atteint 44,6 € par tonne de CO₂ en 2018 (soit presque 12 centimes par litre de gazole et un peu plus de 10 centimes par litre d'essence sans plomb). L'augmentation de cette composante carbone explique la hausse du taux de la TICPE sur l'essence de 2013 à 2018 (+13 %). La hausse du taux de la TICPE sur le gazole (+39 %) tient à la montée en charge de la composante carbone, mais aussi à son alignement progressif sur le taux d'imposition de l'essence sans plomb.

La création puis la hausse de cette composante carbone ont ainsi fait passer le produit de la TICPE de 23,8 Mds€ en 2014, soit 1,1 % du PIB, à 31,9 Mds€ en 2018, soit 1,35 % du PIB.

“Depuis 2014, la TICPE inclut une “contribution climat énergie”, appelée aussi “composante carbone”. Elle a atteint presque 12 centimes par litre de gazole et un peu plus de 10 centimes par litre d'essence”

La loi de finances pour 2018 programmait une augmentation progressive de cette composante carbone jusqu'à un niveau de 86,20 € par tonne de CO₂ en 2022, ce qui aurait conduit la TICPE à 78,23 centimes d'euros par litre de gazole et 77,80 centimes d'euros par litre d'essence. Toutefois, à la suite du mouvement des gilets jaunes, la loi de finances pour 2019 a malheureusement annulé les hausses prévues pour les années 2019 à 2022.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalle.