

# Équité, efficacité et satisfaction des besoins : de nouvelles options pour concevoir des politiques climatiques

Milena Büchs<sup>3,1</sup>, Diana Ivanova<sup>1</sup> et Sylke V Schnepf<sup>2</sup>

Article original : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac2cb1/pdf>

Des compensations financières sont souvent proposées pour remédier aux impacts distributifs régressifs des taxes sur le carbone. Même s'il a été démontré que les compensations financières profitent aux groupes vulnérables de manière distributive, on sait peu de choses sur leurs impacts sur la réduction des émissions ou sur la satisfaction des besoins.

Un problème potentiel avec les compensations en espèces est que si les ménages réinvestissent cet argent dans l'économie alors qu'aucune politique de décarbonation supplémentaire n'est mise en œuvre, les réductions d'émissions résultant de la taxe pourraient au moins en partie être annulées.

Dans cette lettre, nous comparons les réductions d'émissions et les impacts sur la précarité énergétique et dans les transports de deux options de compensation des taxes carbone dans 27 pays européens :

- La première option consiste en des réductions égales par habitant pour les taxes sur l'énergie domestique et sur les carburants.
- La deuxième option est la fourniture de chèques verts universels pour l'électricité renouvelable et les transports publics, soutenus par des investissements supplémentaires dans les infrastructures vertes pour répondre à la demande croissante de cette consommation verte.

Les résultats montrent que la première option de réductions fiscales ne soutient que de petites réductions d'émissions. En revanche, des chèques verts universels assortis d'infrastructures vertes étendues réduiraient les émissions d'énergie domestique de 92,3 MtCO<sub>2e</sub> ou 13,4 %, et les émissions de carburants automobiles de 177,5 MtCO<sub>2e</sub> ou 23,8 %.

Si les chèques verts et les infrastructures étaient fournis sans taxe préalable, les économies d'émissions seraient légèrement inférieures à celles du système « taxes et chèques », mais la précarité en matière de carburant et de transport diminuerait respectivement de 4,1 et 2,2 points de pourcentage.

En revanche, des taxes assorties de réductions augmenteraient la pauvreté en matière de carburant et de transport de 4,1 et 1,8 points de pourcentage.

Ces résultats démontrent qu'il est important de prendre en compte les impacts environnementaux et énergétiques des compensations pour les impacts distributifs injustes des politiques climatiques dès la phase de conception. De telles mesures de compensation peuvent permettre d'obtenir des réductions d'émissions plus élevées et de réduire la pauvreté énergétique si elles impliquent une expansion de la fourniture de biens et services verts et si chacun a un accès équitable à ces biens et services.