



Monsieur Christophe Béchu  
Ministre de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires

Monsieur Clément Beaune  
Ministre Délégué chargé des Transports

Monsieur Hervé Berville  
Secrétaire d'État chargé de la Mer

**Objet : Demande de réunion afin de discuter de la révision de la Directive sur la Taxation de l'Énergie**

Monsieur le Ministre Délégué,

La Directive Européenne sur la Taxation de l'Énergie (DTE) est actuellement en cours de révision. Cette réforme législative déterminera comment et dans quelle mesure la fiscalité énergétique contribuera à la décarbonation de notre économie.

Nous soutenons fermement la proposition de la Commission d'éliminer les subventions aux carburants fossiles dans la DTE révisée. Cependant, nous considérons que certains aspects de cette proposition ne sont pas assez ambitieux, notamment lorsqu'il s'agit de fixer des prix compatibles avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que nous devons atteindre dans les années à venir.

Il est essentiel d'aligner la fiscalité de l'énergie sur les objectifs climatiques du Pacte Vert européen et sur le principe « pollueur-payeur ». Un rapport publié par la Cour des comptes européenne le 31 janvier 2022<sup>1</sup> démontre que la taxation de l'énergie peut soutenir les efforts de lutte contre le changement climatique, mais que les niveaux de taxation actuels ne correspondent pas aux niveaux de pollution produits par les différentes sources d'énergie. Ce rapport souligne que même si les subventions aux énergies renouvelables ont presque quadruplé au cours de la période 2008-2019, les subventions aux combustibles fossiles *"sont restées relativement constantes au cours de la dernière décennie, malgré les engagements pris par la Commission européenne et certains États membres de les supprimer progressivement"*.

---

<sup>1</sup> European Court of Auditors report, Review 01/2022: Energy taxation, carbon pricing and energy subsidies, <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=60760>



L'Union Européenne (UE) a accepté d'opérer une transition vers une Europe durable, qui atteigne la neutralité climatique d'ici à 2050, ce qui ne pourra se faire sans éliminer toutes les subventions aux combustibles fossiles (détaxes, avantages et rabais fiscaux...). Récemment, le Pacte de Glasgow pour le climat au niveau global et la loi européenne sur le climat<sup>2</sup> ont engagé les décideurs à éliminer les subventions "inefficaces" aux combustibles fossiles, reconnaissant que si cela ne se produit pas, toutes les autres actions en faveur du climat ne serviront à rien.

Le programme de développement durable des Nations unies et l'accord de Paris contiennent des objectifs visant spécifiquement à mettre fin aux subventions néfastes, ainsi qu'à limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré. Pourtant, les gouvernements de l'UE continuent de verser chaque année des milliards sous la forme de subventions aux carburants fossiles qui dégradent l'environnement marin et terrestre, polluent l'air, rendent les gens malades et exacerbent la crise climatique. Par le biais de l'actuelle DTE, des taxes réduites ou des exonérations fiscales totales sont ainsi en place pour le kérosène commercial dans les secteurs de l'aviation et le combustible de soute pour les secteurs de la pêche et du transport maritime, ainsi que pour la production d'électricité à partir de charbon, de gaz et de pétrole.

Le secteur de la pêche est un exemple particulièrement préoccupant de la manière dont la taxation peut affecter les performances en matière énergétique et environnementale. De récentes études scientifiques montrent que les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de la pêche au niveau mondial sont beaucoup plus élevées que ce que l'on croyait auparavant, et qu'elles sont au moins aussi importantes que celles, au niveau global, du secteur de l'aviation.<sup>3</sup> Les émissions annuelles de la flotte de pêche de l'UE sont ainsi égales à celles de Malte.<sup>4</sup> Certaines flottes, comme les chaluts de fond qui traînent de lourds engins sur les fonds marins, sont extrêmement destructrices pour la biodiversité et les écosystèmes, et libèrent le carbone stocké dans les puits océaniques lors des opérations de pêche. Or, ces flottes de pêche destructrices sont celles qui bénéficient le plus de la détaxe sur les carburants fossiles prévue par l'actuelle DTE, car leurs engins sont lourds et consomment donc davantage.

De même, l'absence de taxation du kérosène a contribué à faire de l'aviation le mode de transport polluant qui a connu la plus forte croissance jusqu'à la crise du Covid-19. Taxer le kérosène n'est pas seulement essentiel d'un point de vue environnemental, mais aussi en matière de justice sociale. Alors que d'autres secteurs et les citoyens paient leur part et prennent des mesures en faveur de la décarbonation,

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement Européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »).

<sup>3</sup> Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate, Nature 17 March 2021, Enrich Sala and other authors; <https://www.nature.com/articles/s41586-021-03371-z>.

<sup>4</sup> Climate Impacts & Fishing Industry Profits from EU Fuel Tax Subsidies <https://our.fish/publications/report-climate-impacts-fishing-industry-profits-from-eu-fuel-tax-subsidies/>.



les compagnies aériennes reçoivent des milliards de subventions des contribuables alors qu'elles sont responsables d'une part croissante du réchauffement climatique. Deuxièmement, cette détaxe crée également des distorsions de concurrence avec d'autres modes de transport plus propres qui sont soumis à la taxation (le rail) ou avec des carburants plus propres qui sont actuellement sous-utilisés (les carburants synthétiques). La taxation du kérosène corrigera cette situation et entraînera de nombreux autres avantages, notamment l'augmentation des recettes fiscales des États membres pour la décarbonation du secteur.

L'élimination de la détaxe carburant dont bénéficie le secteur de la pêche permettrait à l'UE de tenir plus facilement et plus rapidement quatre promesses clés du Pacte Vert Européen : réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % nets d'ici à 2030 ; parvenir à zéro émissions nettes d'ici à 2050 et dissocier la croissance économique de l'utilisation des ressources ; et ne pas causer de dommages significatifs à l'environnement.

Une taxation efficace des carburants fossiles permettrait de fournir à l'État jusqu'à 1,5 milliard d'euro de rentrées fiscales pour le secteur de la pêche<sup>5</sup> et 7 milliards pour le secteur de l'aviation,<sup>6</sup> qui pourraient être réinjectées dans l'économie du pays. Cette taxation permettrait aussi d'évoluer vers des modes de transport plus propres et aussi vers le type de pêche à petite échelle et à faible impact qui ont été évincés par une fiscalité favorisant des modes de transport polluants et une pêche industrielle que la plupart des Européens trouvent excessive. Ce rééquilibrage serait une triple victoire, qui apporterait des bénéfices sociaux, économiques et environnementaux.

Pour cette raison, nous souhaiterions vous rencontrer afin de vous présenter nos priorités concernant ce dossier et vous offrir notre soutien pour réaliser ce changement fondamental requis dans la politique fiscale de l'UE.

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez portée à notre demande, et vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre Délégué, l'expression de nos respectueuses salutations.

Adam Weiss  
Directeur des Programmes, Europe

<sup>5</sup> Climate Impacts & Fishing Industry Profits from EU Fuel Tax Subsidies <https://our.fish/publications/report-climate-impacts-fishing-industry-profits-from-eu-fuel-tax-subsidies/>.

<sup>6</sup> [Aviation Taxation Report](#), for DG TAXUD European Commission.