

MIEUX UTILISER L'ARGENT PUBLIC : LA FIN DES SUBVENTIONS AU CARBURANT POUR LE SECTEUR DE LA PÊCHE EUROPÉEN. RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La flotte de pêche de l'UE a été exonérée de 0,8 à 15,7 milliards d'euros de taxes sur les carburants entre 2010 et 2020. Le Green Deal européen et le paquet Fitfor55 exigent des industries qu'elles réduisent leurs émissions et qu'elles diminuent les subventions aux combustibles fossiles. Dans la proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTE), le taux d'imposition proposé pour le carburant de l'industrie de la pêche n'est que de 0,036 € par litre, soit environ 20 fois moins que les taux d'imposition moyens utilisés pour le transport routier (0,67 € par litre). Cependant, la suppression des subventions aux carburants ne signifie pas nécessairement une réduction du soutien global au secteur de la pêche : 17 subventions alternatives sont plus performantes que les subventions aux

carburants sur le plan environnemental, social et économique, avec un impact moyen de 188 % par rapport aux subventions aux carburants. Avec une taxe de 0,33 € par litre en 2019 (le niveau minimum de taxation applicable aux carburants spécifié dans le règlement du Conseil de l'UE sur la taxation des produits énergétiques), l'UE aurait pu payer les salaires de vingt mille pêcheurs pendant un an ou six mille projets de réduction de la consommation d'énergie et de décarbonisation. Cela signifie que 0,036 € par litre ne reflète pas le prix de la pollution par le carbone. La suppression des subventions aux carburants est la première étape nécessaire à une transition équitable vers une pêche européenne à faible impact et à faible émission de carbone.

Exemptions fiscales pour les flottes de l'UE

Ce rapport montre qu'en 2019, la flotte industrielle de l'UE a été exemptée de payer 71 millions d'euros dans le scénario de taxe le plus bas (0,036 € par litre), alors que ce montant aurait été de 653 millions d'euros à 0,33 € par litre et de 1,3 milliard d'euros à 0,67 € par litre. Pour la flotte artisanale de l'UE, ce montant aurait été respectivement de 3,1 millions d'euros, 28 millions d'euros et 57 millions d'euros.

Référence année 2019	Litres	Taxes de €0.036 par litre en €	Taxes de €0.33 par litre en €	Taxes de €0.67 par litre en €	Tonnes de CO ₂
FLOTTE ARTISANALE	84,804,624	3,085,428	28,283,087	57,423,237	231,194
FLOTTE INDUSTRIELLE	1,956,540,055	71,229,515	652,937,220	1,325,660,417	4,953,048

NOTE : Les chiffres du taux d'imposition proposé par la Commission dans la directive sur la taxation de l'énergie (DTE) révisée sont de 0,0351 €/litre (ou 3,51 centimes/litre), soit une différence de 0,09 centimes/litre par rapport aux chiffres que nous avons indiqués dans le rapport (0,036 €/litre). Cela est dû à une différence dans la conversion des gigajoules en carburant marin. Nous n'avons pas actualisé tous les chiffres du rapport pour en tenir compte, car la différence est minime et n'a pas d'influence significative sur les recettes fiscales proposées par la Commission.



Utiliser des subventions alternatives pour faire le bien

Au lieu d'être perdues dans les exemptions de taxes sur les carburants, les recettes fiscales pourraient soutenir des subventions alternatives ayant des impacts environnementaux, sociaux et économiques positifs plus importants (Figure A). En 2019, une taxe de 0,33 € par litre pourrait simultanément financer de nombreuses mesures de sécurité en mer (5 049), des projets de protection des espèces aquatiques (3 267) et des initiatives de formation professionnelle (3 172). Dans le même temps, des projets plus coûteux, notamment des projets de réduction de la consommation d'énergie et de décarbonisation (99) et des projets de gestion de la pêche (86), pourraient également être subventionnés.

En se concentrant sur les domaines d'importance cruciale pour l'UE, les recettes fiscales auraient pu être investies dans le soutien de 20 328 emplois pour les pêcheurs pendant un an ou dans la mise en œuvre de 6 527 initiatives de réduction de la consommation d'énergie et de décarbonisation.

Pour une analyse complète et des descriptions des subventions alternatives, cliquez sur le lien [ici](#).

Exonérations fiscales et subventions alternatives pour la flotte espagnole

En 2019, un taux d'imposition de 0,33 € aurait généré 193 millions d'euros de recettes. Ces recettes auraient pu être réparties de manière égale entre six subventions alternatives : soutenir 3 % des salaires des pêcheurs espagnols et des initiatives de formation professionnelle pour 9 % de l'ensemble des pêcheurs. En outre, elles auraient pu financer des mesures de décarbonisation pour 1 % de la flotte, des pratiques

régénératives pour 2 % et des équipements de pêche à faible impact pour 4 %. En moyenne, ces subventions alternatives ont un impact de 7,7, ce qui représente une amélioration de 192 % par rapport à l'utilisation des subventions aux carburants (cet impact reste le même pour la France et l'Allemagne)

Exonérations fiscales et subventions alternatives pour la flotte française

En 2019, un taux d'imposition de 0,33 € aurait généré 109 millions d'euros de recettes. Ces recettes fiscales auraient pu être réparties à parts égales entre six subventions alternatives : soutenir 7 % des salaires des pêcheurs français et des initiatives de formation professionnelle pour 19 % de l'ensemble des pêcheurs. Il aurait également pu financer des mesures visant à réduire la consommation d'énergie et à promouvoir la décarbonisation pour 1 % de la flotte, des pratiques régénératives pour 2 % et des équipements de pêche à faible impact pour 3 %.

Exonérations fiscales et subventions alternatives pour la flotte allemande

En 2019, un taux d'imposition de 0,33 € aurait généré 12 millions d'euros de recettes. Ces recettes fiscales auraient pu être réparties de manière égale entre six subventions alternatives : soutenir 6 % des salaires des pêcheurs allemands et des initiatives de formation professionnelle pour 16 % de l'ensemble des pêcheurs. En outre, le financement aurait pu être utilisé pour réduire la consommation d'énergie et promouvoir la décarbonisation pour 1 % de la flotte, adopter des pratiques régénératives pour 1 % et acquérir du matériel de pêche à faible impact pour 2 %.

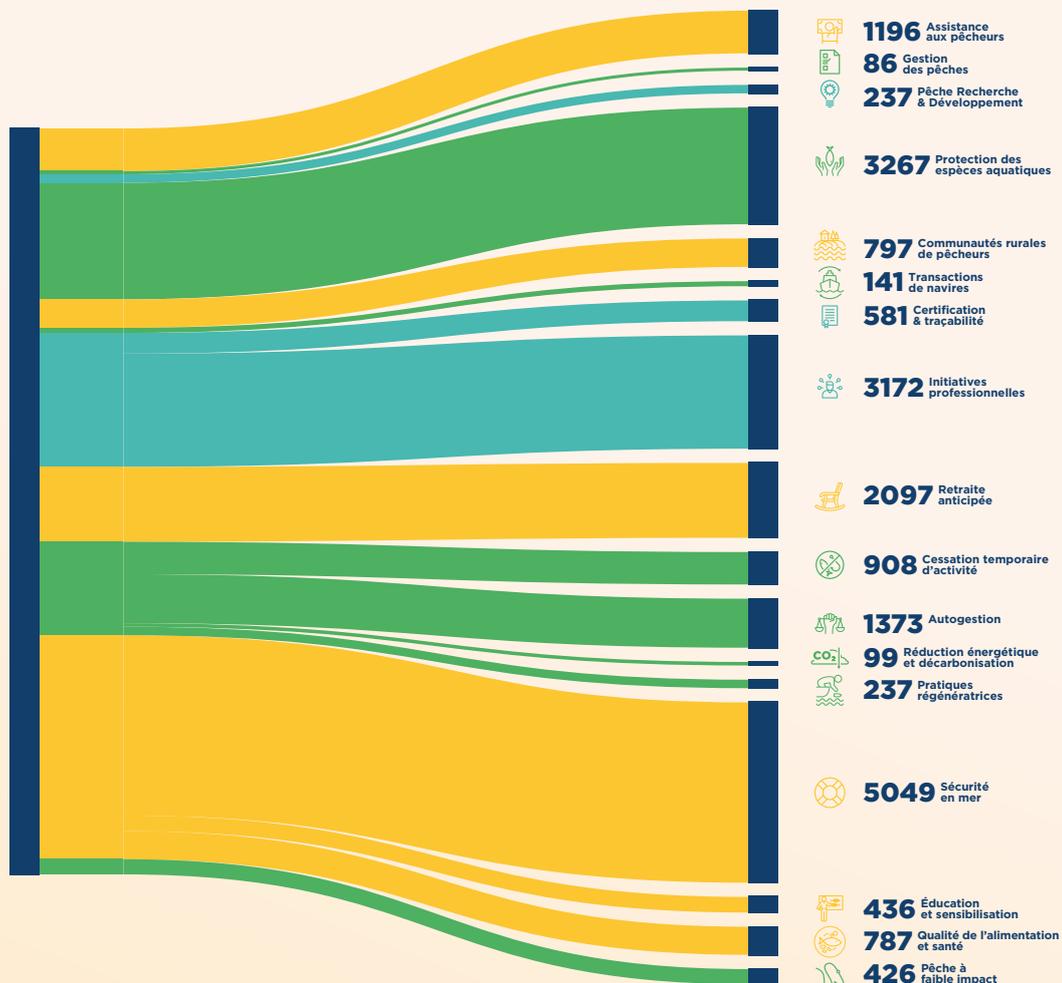


Figure A. Les taxes sur les carburants pourraient être réparties de manière égale entre les 17 subventions alternatives. Le nombre d'initiatives pour chaque subvention qui pourrait être financée par une taxe de 0,33 € par litre est indiqué à côté de la subvention. Les couleurs indiquent les subventions axées sur l'environnement (vert), sur le social (jaune) et sur l'économie (bleu).



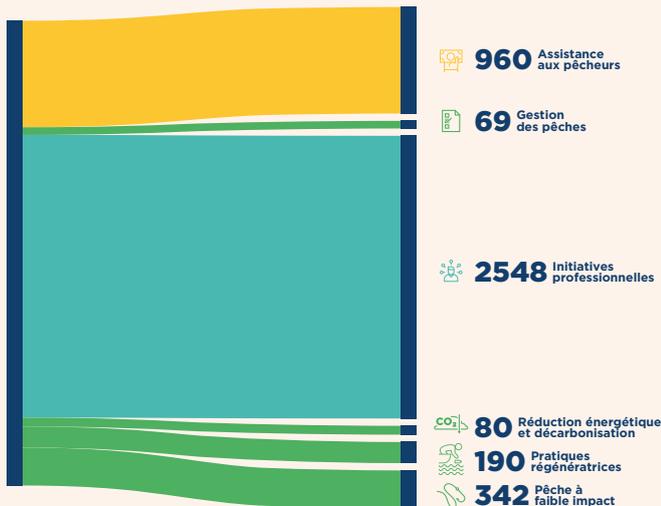


Figure B. Les subventions espagnoles aux carburants

pourraient être réparties de manière égale entre les subventions alternatives sélectionnées. Une taxe de 0,33 € par litre aurait généré 193 millions d'euros d'impôts en 2019. Les chiffres à côté des subventions indiquent le nombre d'initiatives qui pourraient être financées par ces subventions. L'épaisseur des liens indique le nombre de types de subventions qui pourraient être soutenues financièrement. Les couleurs indiquent les subventions à vocation environnementale (vert), sociale (jaune) et économique (bleu).

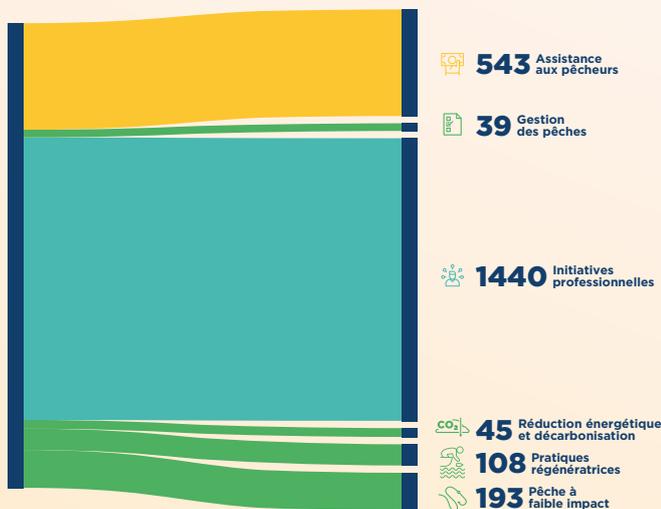


Figure C. Les subventions françaises aux carburants

pourraient être réparties de manière égale entre les subventions alternatives sélectionnées. Une taxe de 0,33 € par litre aurait généré 109 millions d'euros de taxes en 2019. Les chiffres à côté des subventions indiquent le nombre d'initiatives qui pourraient être financées par ces subventions. L'épaisseur des liens indique le nombre de types de subventions qui pourraient être soutenues financièrement. Les couleurs indiquent les subventions à vocation environnementale (vert), sociale (jaune) et économique (bleu).

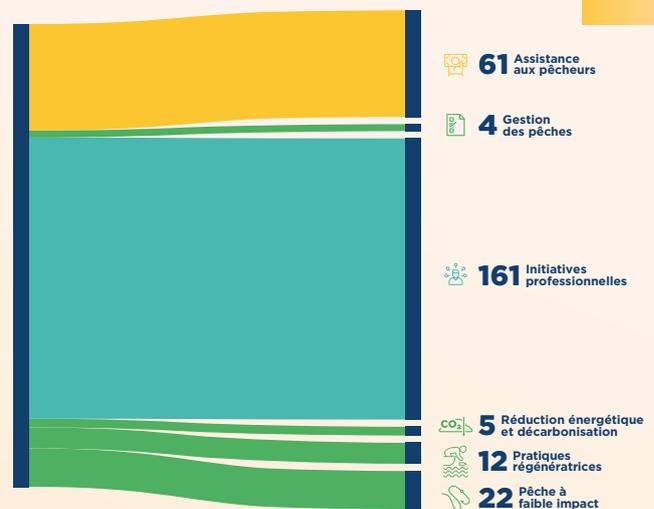


Figure D. Les subventions allemandes aux carburants

pourraient être réparties de manière égale entre les subventions alternatives sélectionnées. Une taxe de 0,33 € par litre aurait généré 12 millions d'euros de taxes en 2019. Les chiffres à côté des subventions indiquent le nombre d'initiatives qui pourraient être financées par ces subventions. L'épaisseur des liens indique le nombre de types de subventions qui pourraient être soutenues financièrement. Les couleurs indiquent les subventions à vocation environnementale (vert), sociale (jaune) et économique (bleu).

Auteurs:

Dra Laura G Elsler
Consultante Indépendante Stockholm, Sweden

Dra Maartje Oostdijk
Consultante Indépendante, Reykjavik, Iceland



Our Fish



NoFuelSubsidies

stopfossilfuelsubsidies.eu