


Taxer la consommation d'énergie

2019





Les droits d'accise sur les carburants et les taxes carbone sont un moyen simple et efficace de circonscrire le changement climatique, malgré les problèmes souvent soulevés par la politique de tarification du carbone.



Agir en faveur du climat par la fiscalité

En 2018, la consommation mondiale d'énergie a fortement augmenté et les émissions connexes de CO₂ ont atteint des sommets historiques. Cela est déconcertant vu l'ampleur des réductions d'émission de CO₂ qu'impose la réalisation des objectifs fixés dans l'Accord de Paris.

Bien conçue, la fiscalité énergétique incite les citoyens et les investisseurs à privilégier les sources moins polluantes. Les droits d'accise sur les carburants et les taxes carbone sont un moyen simple et efficace de circonscrire le changement climatique, malgré les problèmes souvent soulevés par la politique de tarification du carbone. De même, les taxes énergétiques limitent les effets sur la santé publique de la pollution locale, dont les pouvoirs publics s'inquiètent à juste titre à l'heure où le monde s'urbanise.

L'édition 2019 du rapport *Taxer la consommation d'énergie* (*Taxing Energy Use 2019*) décrit les taxes sur les énergies et le carbone adoptées dans 44 pays de l'OCDE et économies partenaires¹, les progrès accomplis et la manière dont les pouvoirs publics pourraient améliorer ce bilan. Il contient des données nouvelles et originales sur la fiscalité énergétique appliquée dans les pays de l'OCDE et du G20, ainsi que dans le transport aérien et maritime international. Les taux et périmètres, indiqués par pays, secteur, source d'énergie et type de taxe, ont été établis à l'aide d'une méthodologie commune, permettant ainsi de comparer les taux et structures d'imposition de tous les pays. De même, des indicateurs synthétiques facilitent l'établissement de comparaisons.

1. La Colombie a été invitée à adhérer à l'OCDE et pour ce faire, est en train de finaliser ses procédures internes.

LES POUVOIRS PUBLICS N'EXPLOITENT PAS COMPLÈTEMENT LES POTENTIALITÉS OFFERTES PAR LES TAXES SUR L'ÉNERGIE ET LE CARBONE

Trop de consommateurs d'énergie ne paient pas les taxes sur les énergies et le carbone nécessaires pour contenir les dangers du changement climatique, ni même l'équivalent d'une valeur de référence basse de 30 EUR la tonne de CO₂, laquelle, d'ailleurs, ne rend probablement pas compte du dommage climatique causé par une tonne de CO₂ et est insuffisante pour permettre d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

Les structures fiscales se révèlent mal adaptées aux caractéristiques de pollution des sources d'énergie. Globalement, la fiscalité ne permet pas de bien établir le

prix du carbone associé aux combustibles et encore moins dans le cas du charbon, qui est pourtant le plus polluant des combustibles fossiles. En moyenne dans les 44 pays étudiés, le taux moyen réel de la taxe carbone est quasiment nul (Tableau 1). Même si l'on tenait compte des systèmes d'échange de quotas d'émissions en place, le signal-prix du carbone associé au charbon resterait presque partout minime (encadré 1).

Le diesel et l'essence sont les seuls carburants qui, en moyenne, sont taxés à un taux plus élevé que l'estimation basse retenue du dommage climatique marginal (Tableau 1). Il est probable, en revanche, que le dommage climatique excède la valeur de référence basse du prix du carbone, fixée à 30 EUR la tonne de CO₂. De plus, l'ampleur de la pollution locale due au transport routier justifie une taxation plus forte dans le secteur.

Tableau 1. Montant moyen des droits d'accise sur les carburants et des taxes carbone explicites appliqués dans 44 pays de l'OCDE et économies partenaires, ainsi que dans le transport aérien et maritime international

Moyenne pondérée des émissions, en EUR par tonne de CO₂

	1) Montant moyen des droits d'accise sur les carburants	(2) Montant moyen de la taxe carbone explicite	(3 = 1+2) Montant moyen de la taxe carbone réelle
Charbon et autres combustibles fossiles solides	0.61	0.13	0.73
Fioul	3.50	0.46	3.96
Diesel	70.65	3.11	73.76
Kérosène	4.27	0.34	4.61
Essence	84.34	1.50	85.83
GPL	10.23	0.89	11.12
Gaz naturel	4.08	1.19	5.26
Autres combustibles fossiles	0.38	0.31	0.69
Déchets non renouvelables	0.05	0.02	0.08
Biocarburants et biocombustibles	4.52	0.12	4.64

Note : Taux applicables au 1er juillet 2018. La taxe carbone réelle correspond à la somme des droits d'accise sur les carburants (généralement exprimés dans les unités communément employées dans le commerce, par exemple en litres, dans le cas de l'essence) et des taxes carbone explicites (dites « taxes carbone », généralement exprimées dans les unités communément employées dans le commerce ou en unité d'émission de CO₂). Les moyennes sont arrondies au centime d'euro le plus proche. L'astérisque accolé aux biocarburants et biocombustibles signifie que les émissions de CO₂ dues à leur combustion sont considérées comme nulles dans les inventaires des gaz à effet de serre établis au titre de la CCNUCC.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

En moyenne dans les 44 pays étudiés, le taux moyen réel de la taxe carbone est quasiment nul.

Encadré 1 : Composition des taux effectifs sur le carbone

Les droits d'accise restent la principale forme de taxe carbone réelle visant tous les types de carburants et combustibles (Tableau 1). Dans les 44 pays étudiés, le prix du carbone est principalement déterminé par les droits d'accise appliqués aux carburants dans le transport routier. Dans les autres secteurs, les taxes carbone explicites jouent généralement un rôle relativement plus important, même si, dans l'ensemble, les droits d'accise prédominent aussi.

Les droits d'accise sur les carburants et les taxes carbone ne sont pas les seuls leviers dont les pouvoirs publics disposent pour déterminer judicieusement le prix du carbone. Les systèmes d'échange de quotas d'émission (SEQE) ciblent autant les émissions de CO₂ imputables à la consommation d'énergie et peuvent

couvrir d'autres gaz à effet de serre de différentes sources. Ils sont potentiellement aussi efficaces que les taxes carbone. Ceux analysés dans le rapport de l'OCDE *Effective Carbon Rates* (2018) représentent environ 6 % des signaux-prix du carbone observés dans les pays de l'OCDE et du G20.

Le poids des taxes et SEQE dans la tarification carbone varie grandement selon les pays. Par exemple, le SEQE de l'Union européenne couvre la plupart des émissions induites par la production d'électricité, les activités industrielles et les vols européens. Au moment de la rédaction du présent document, le cours des quotas avoisinait 25 EUR. Le signal-prix du carbone reste globalement trop faible, même lorsque l'on tient compte des SEQE.

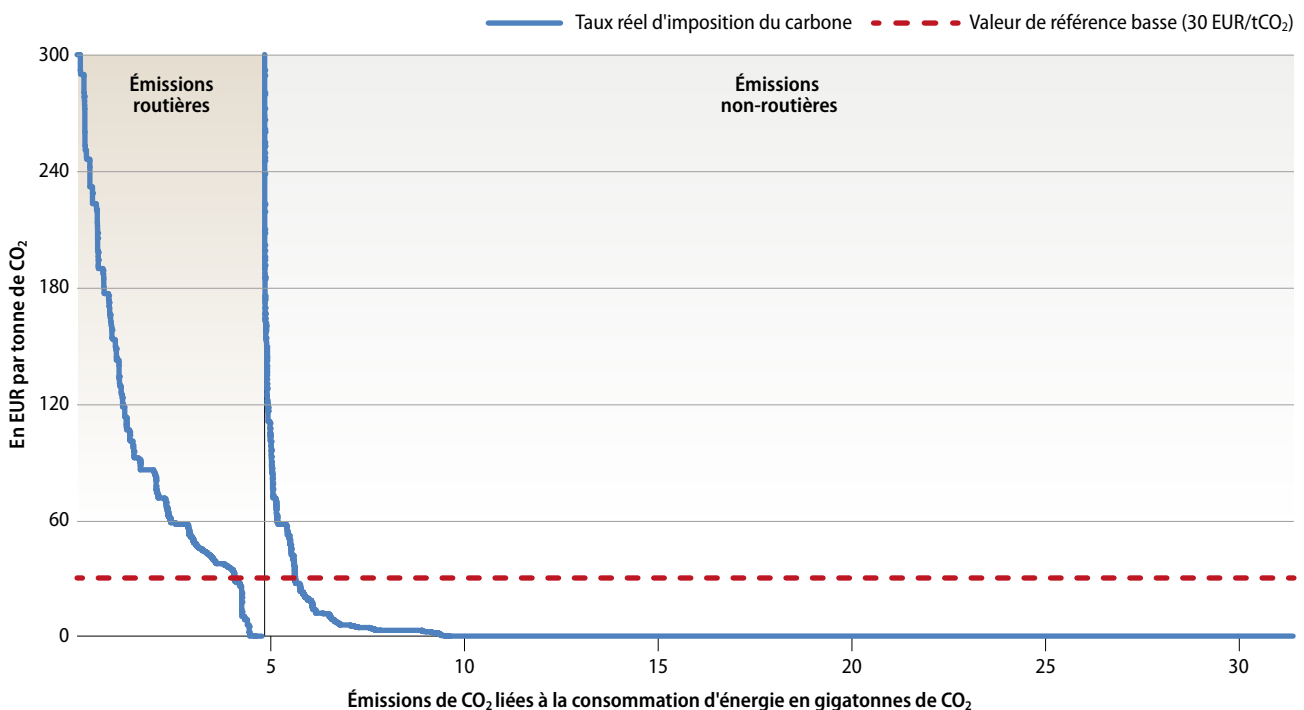
LES SIGNAUX-PRIX DU CARBONE SONT PRATIQUEMENT PARTOUT BEAUCOUP TROP FAIBLES

Quatre-vingt-cinq pour cent des émissions de CO₂ liées à l'énergie ne sont pas d'origine routière. Seulement 18 % des émissions non routières sont fiscalisées – 82 % échappent donc à toute taxe – et, dans 3 % des cas, le signal-prix atteint au moins 30 EUR la tonne de CO₂, valeur de référence basse du dommage climatique causé par une tonne de CO₂.

Seulement quatre pays (Danemark, Pays-Bas, Norvège et Suisse) taxent les émissions hors transport routier à un taux supérieur à 30 EUR la tonne en moyenne (Graphique 2, panneau B). On obtiendrait un tableau moins sombre en tenant compte des marchés du carbone, même s'ils ne couvrent qu'une fraction des émissions et que le cours y est généralement inférieur à 30 EUR la tonne de CO₂.

18%
À l'heure actuelle, seuls 18% des émissions hors du secteur routier sont effectivement taxées.

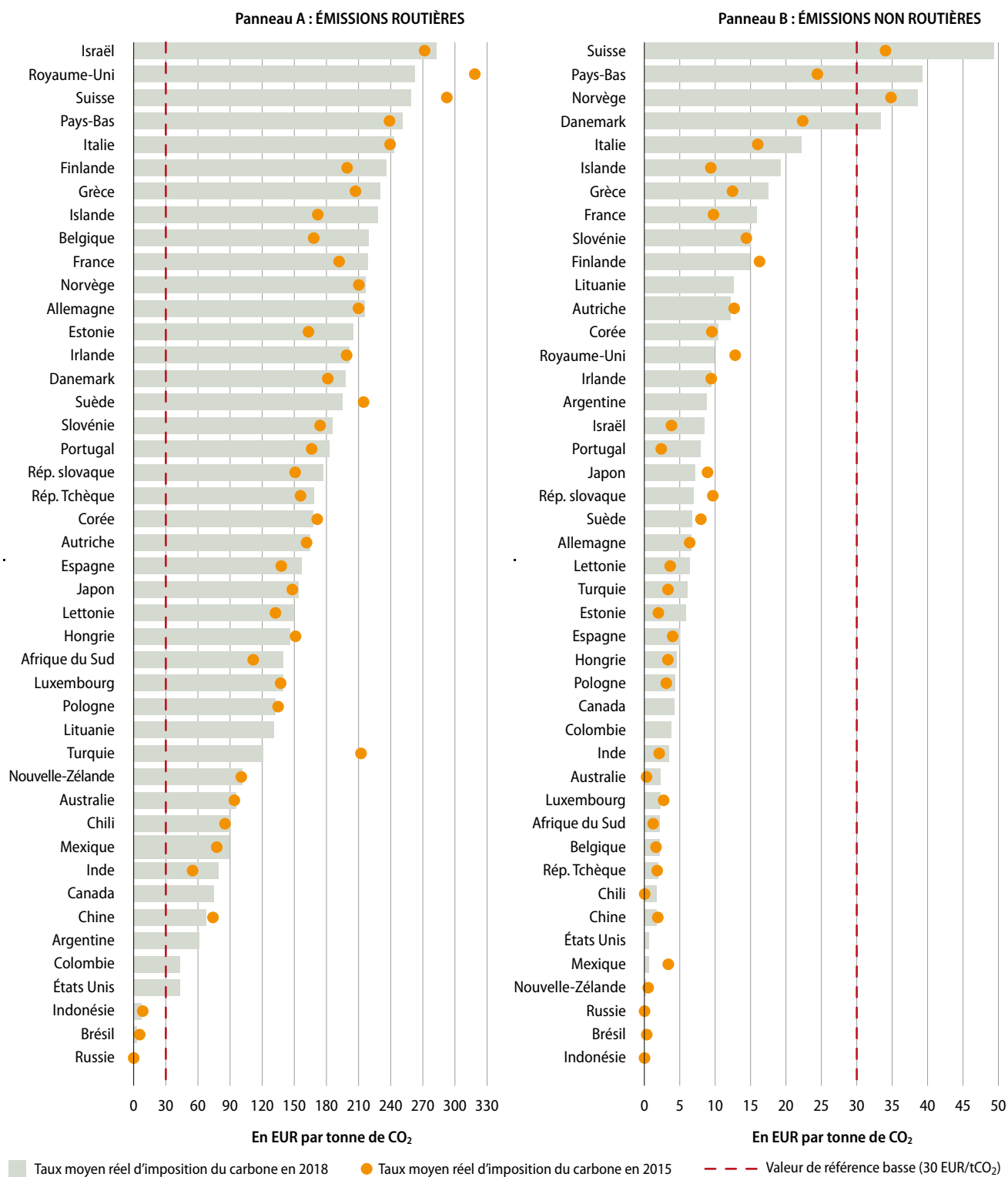
Graphique 1. Hors transport routier, le prix des émissions de carbone est rarement défini



Note : Taux applicables au 1er juillet 2018. Les volumes d'émission de CO₂ sont calculés à partir des données relatives à la consommation d'énergie de 2016 tirées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*. Il est tenu compte des émissions dues à la combustion de biocarburants et biocombustibles.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

Graphique 2. Le signal-prix fiscal du carbone n'a guère progressé depuis 2015



Note : Taux applicables au 1er juillet 2018. Pour 2015, le taux moyen réel d'imposition du carbone a été calculé sur la base des prix de 2018. Les volumes d'émission de CO₂ sont calculés à partir des données relatives à la consommation d'énergie de 2016 tirées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*. Il est tenu compte des émissions dues à la combustion de biocarburants et biocombustibles. L'échelle de l'axe des abscisses n'est pas la même dans les panneaux A et B. Il convient de noter que le taux réel d'imposition évolue également en fonction de l'inflation, des fluctuations des changes et de la transformation du paysage énergétique. Au Chili, le taux moyen réel d'imposition du carbone sur les émissions non-routières résulte de la Tax Verte. Faute de données, le montant moyen réel des taxes carbone correspondant à 2015 n'est pas indiqué pour l'Argentine, le Canada, la Colombie, les États-Unis et la Lituanie.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées. Les carburants aériens et fluviaux le sont parfois, mais rarement à un niveau équivalent à la valeur de référence basse du carbone.

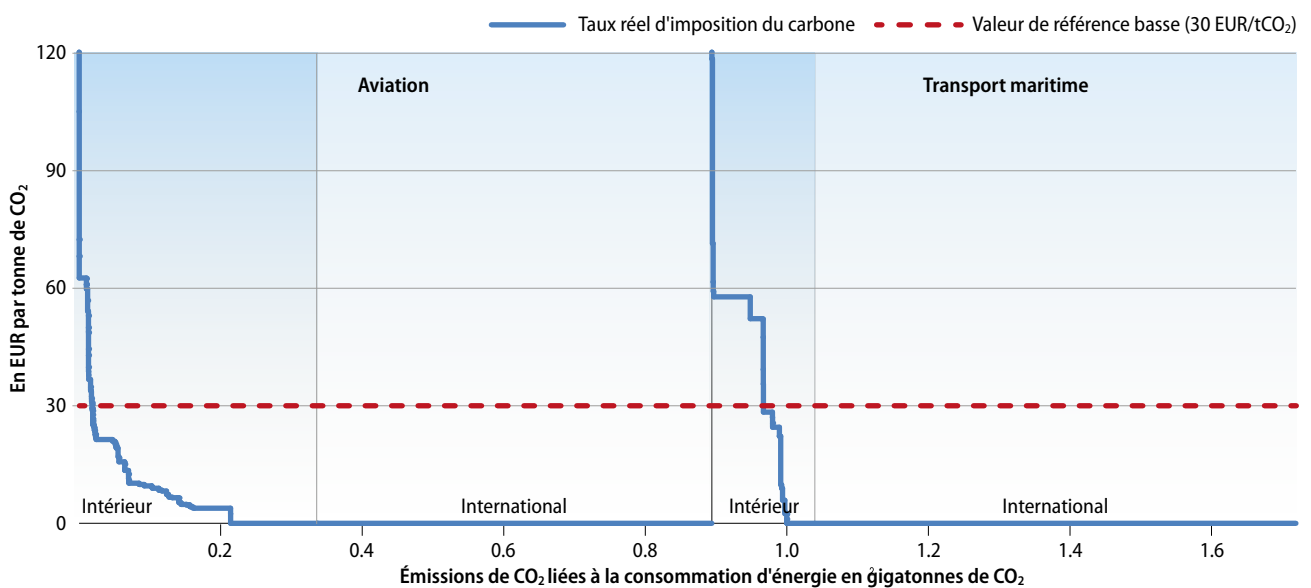
Le signal-prix fiscal du carbone n'a guère évolué. Depuis 2015, le taux moyen réel hors transport routier a augmenté de plus de 10 EUR dans trois pays seulement : au Danemark, aux Pays-Bas et en Suisse (Graphique 2, panneau B).

Le signal-prix du carbone est plus fort dans le transport routier, surtout parce que les droits d'accise sur les carburants y sont relativement élevés. Ce secteur se caractérise aussi par d'importants coûts externes non liés au climat. Ses émissions sont taxées à moins de 30 EUR la

tonne de CO₂ dans seulement trois pays : Brésil, Indonésie et Fédération de Russie (Graphique 2, panneau A).

Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées. Les carburants aériens et fluviaux le sont parfois, mais rarement à un niveau équivalent à la valeur de référence basse du carbone (Graphique 3), tandis que la plupart des émissions connexes ne sont pas visées par les systèmes d'échange de quotas d'émission (encadré 1).

Graphique 3. Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées



Note : Taux applicables au 1er juillet 2018. Les volumes d'émission de CO₂ sont calculés à partir des données relatives à la consommation d'énergie de 2016 tirées de AIE (2018), Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

Encadré 2 : Même les taxes carbone explicites ne couvrent pas toutes les émissions liées à l'énergie

De plus en plus de juridictions prélèvent des taxes carbone explicites. Le Graphique 4 indique ceux des 44 pays étudiés dans lesquels il existait une telle taxe au 1er juillet 2018. La Suède applique le taux le plus élevé, suivie de la Suisse, de la Finlande et de la Norvège.

Si les taux moyens sont inférieurs aux taux normaux, c'est parce qu'une partie de l'assiette n'est pas fiscalisée, est exemptée ou fait l'objet d'un taux préférentiel. Pour diverses raisons, le périmètre des taxes carbone explicites varie selon les pays :

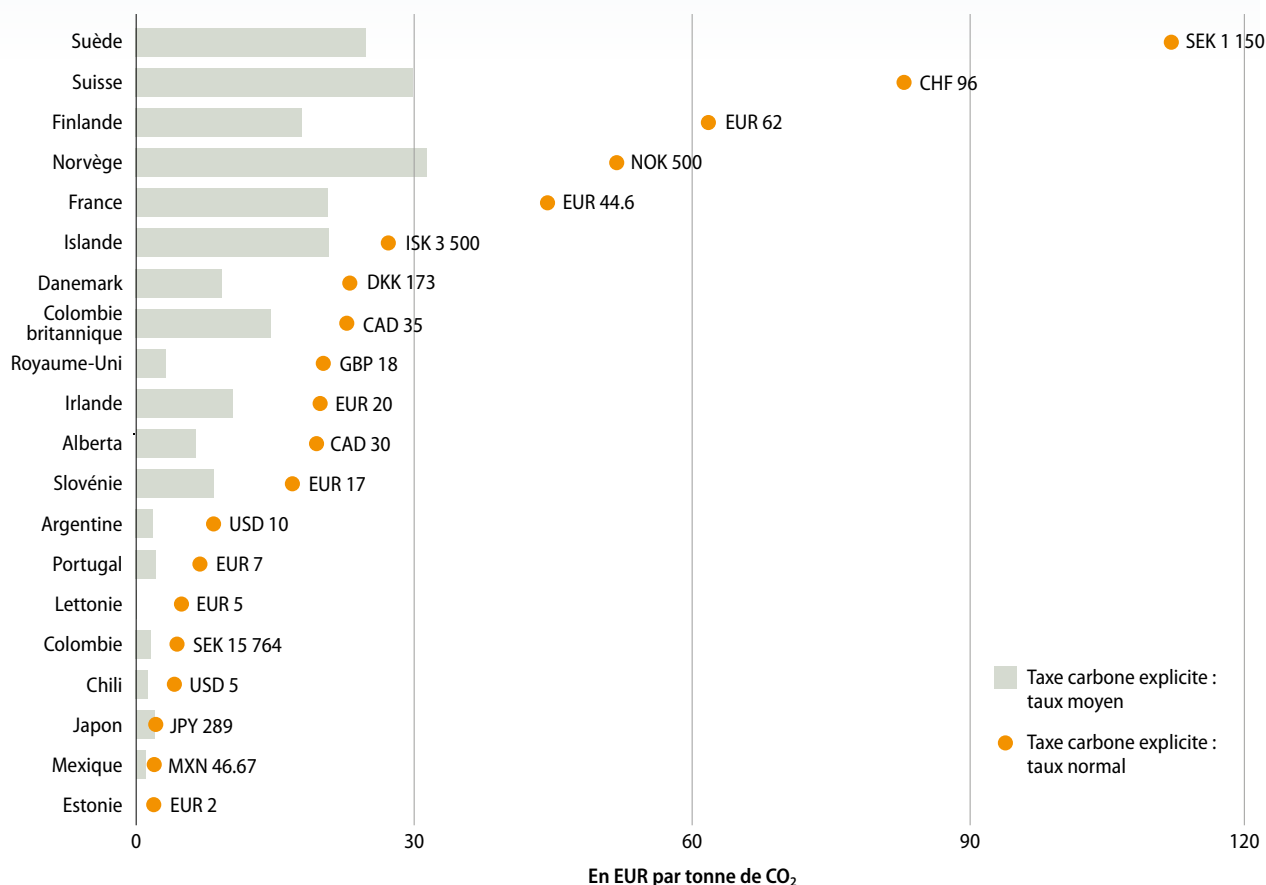
- Nombre d'administrations disposent de surcroît de systèmes de quotas échangeables et les émissions qui y sont assujetties échappent souvent à la taxe carbone explicite. Ce n'est pas parce qu'une taxe carbone a un champ peu étendu qu'il n'existe pas de signal-prix du carbone (encadré 1).
- En général, les pays ne soumettent pas aux taxes carbone explicites les émissions de CO₂ liées aux biocarburants et

biocombustibles (voir également Tableau 1). Le taux moyen de ces taxes s'en trouve tiré à la baisse, ce qui revêt un intérêt particulier pour des pays comme la Suède qui misent davantage sur les biocarburants et biocombustibles pour atteindre leurs objectifs de décarbonation.

- Tous les combustibles fossiles ne sont pas nécessairement visés par une taxe carbone. C'est le cas, en Argentine et au Mexique, du gaz naturel, généralement considéré comme le plus propre de ces combustibles.
- Dans certains pays, les consommateurs bénéficient d'une exonération ou d'un dégrèvement de la taxe carbone. Les motifs invoqués sont généralement la sauvegarde de la compétitivité ou de l'insuffisance de leur capacité financière. Or, à cet égard, il existe en principe des moyens d'action plus efficaces que l'abattement et l'exonération d'impôt. L'utilisation d'instruments de compensation, comme les transferts forfaitaires, peut certes se révéler difficile dans la pratique.

Les taxes carbone explicites ne couvrent pas la totalité des émissions liées à l'énergie

Les territoires et États sont classés par ordre décroissant de taux normal



Note : Taux applicables le 1er juillet 2018. Les volumes d'émission de CO₂ sont calculés à partir des données sur la consommation d'énergie de 2016 tirées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*. Il est tenu compte des émissions dues à la combustion de biocarburants et biocombustibles. Taux convertis en EUR sur la base du cours des changes officiels établi par l'OCDE pour 2018.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

Passer par la fiscalité pour agir en faveur du climat est rémunérateur, contrairement à la plupart des autres moyens d'action

La tarification carbone peut potentiellement générer des revenus considérables. Si le taux effectif des taxes carbone passait à 30 EUR la tonne de CO₂, il en résulterait un surcroît de recettes équivalent à environ 1 % du PIB des 44 pays étudiés, soit plus ou moins le double du produit actuel.

Les taxes carbone visent – et réussissent – à faire reculer le volume des émissions de CO₂, ce qui signifie qu'à taux constant, leur produit finira par diminuer. Cette diminution graduelle des recettes pourra être neutralisée par l'augmentation des taux qu'exige la politique en faveur du climat. En résumé, un recul des recettes est inéluctable, mais il pourrait s'étaler sur des décennies et non sur des années.

La mise en place des taxes carbone est l'occasion d'engager des réformes fiscales. L'affectation du produit des taxes carbone est socialement productive en fonction du contexte local et les considérations liées à l'économie politique aiguilleront le choix parmi les solutions possibles.

Les réformes envisageables consistent à reconfigurer la fiscalité au service d'une croissance inclusive (par exemple, abaisser les taux d'imposition sur les revenus) ; à investir davantage dans les secteurs sources de gain de productivité (par exemple, éducation, santé et infrastructure) ; et à réduire l'endettement public. Les recettes fiscales peuvent aussi servir à financer des transferts directs aux ménages afin d'atténuer tout effet redistributif défavorable et de les aider à réduire leur dépendance à l'égard des biens et services fortement carbonés. Ces usages peuvent mobiliser l'adhésion de différents pans de l'opinion publique, notamment des opposants à une action énergique en faveur du climat.

Une autre solution est d'affecter le produit de la taxe carbone à la recherche et développement ainsi qu'à la mise en œuvre d'autres mesures d'action climatique, sachant que la non-prise en compte des externalités climatiques dans le calcul du prix du carbone n'est pas la seule anomalie liée à la variable climatique. Cette injection d'argent frais pourrait de surcroît renforcer l'adhésion aux taxes carbone, tant dans les rangs des partisans de l'action climatique que parmi les électeurs qui contestent certes la faculté de faire évoluer les comportements à l'aide d'une tarification du carbone, mais n'en sont pas moins favorables aux dépenses climatiques.

Même des taxes carbone modestes génèrent des revenus substantiels.

La fiscalité énergétique incite-t-elle à se convertir à des sources d'énergie moins polluantes ?

DE NOMBREUX PAYS PRÉLÈVENT DES TAXES SUR L'ÉLECTRICITÉ QUEL QUE SOIT SON MODE DE PRODUCTION

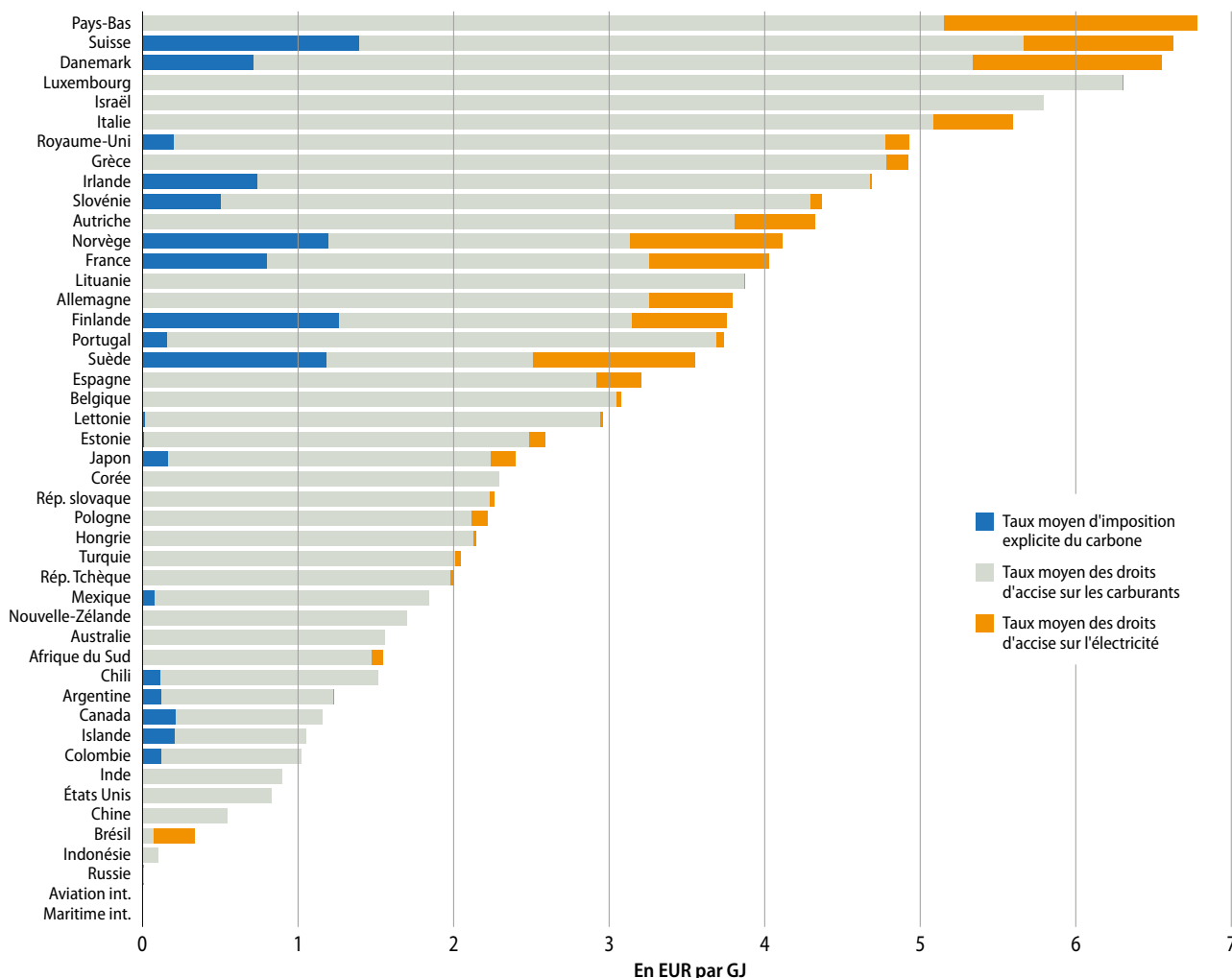
L'usage veut que les taxes sur l'électricité frappent aussi celle d'origine non combustible, c'est-à-dire produite à partir des sources d'énergie hydraulique, éolienne et solaire, principalement, à laquelle vient s'ajouter l'énergie nucléaire. Le Graphique 5 montre la place des taxes sur l'électricité dans le paysage énergétique des 44 pays étudiés. Les taux y sont exprimés en fonction de la valeur énergétique (GJ), et non par tonne de CO₂ comme dans les autres tableaux et graphiques. Cela permet de comparer les taxes qui visent les carburants et combustibles (dont la combustion

provoque le rejet du CO₂) et les sources non combustibles (dont la consommation n'entraîne pas de rejet de CO₂).

LES TAXES ÉNERGÉTIQUES N'ENCOURAGENT PAS TOUTES UNE DÉCARBONATION EN PROFONDEUR

Bien souvent, les taxes sur l'électricité n'incitent pas à chercher des solutions moins polluantes. La plupart s'appliquent indifféremment à toutes les sources d'énergie, ce qui les rend plus coûteuses indépendamment du dommage climatique résultant de leur usage. Les taxes sur l'électricité, comme d'autres formes de prélèvement, peuvent dissuader de miser sur l'électrification pour mener à bien la décarbonation.

Graphique 4. Nombre de pays prélèvent aussi des droits d'accise sur l'électricité



Note : Tous les pays membres de l'UE prélèvent des taxes sur l'électricité, bien que les taux n'apparaissent pas nécessairement sur le graphique. Taux applicables au 1er juillet 2018. Les données sur l'énergie utilisées dans le calcul des moyennes pondérées se rapportent à l'année 2016 et ont été adaptées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*.

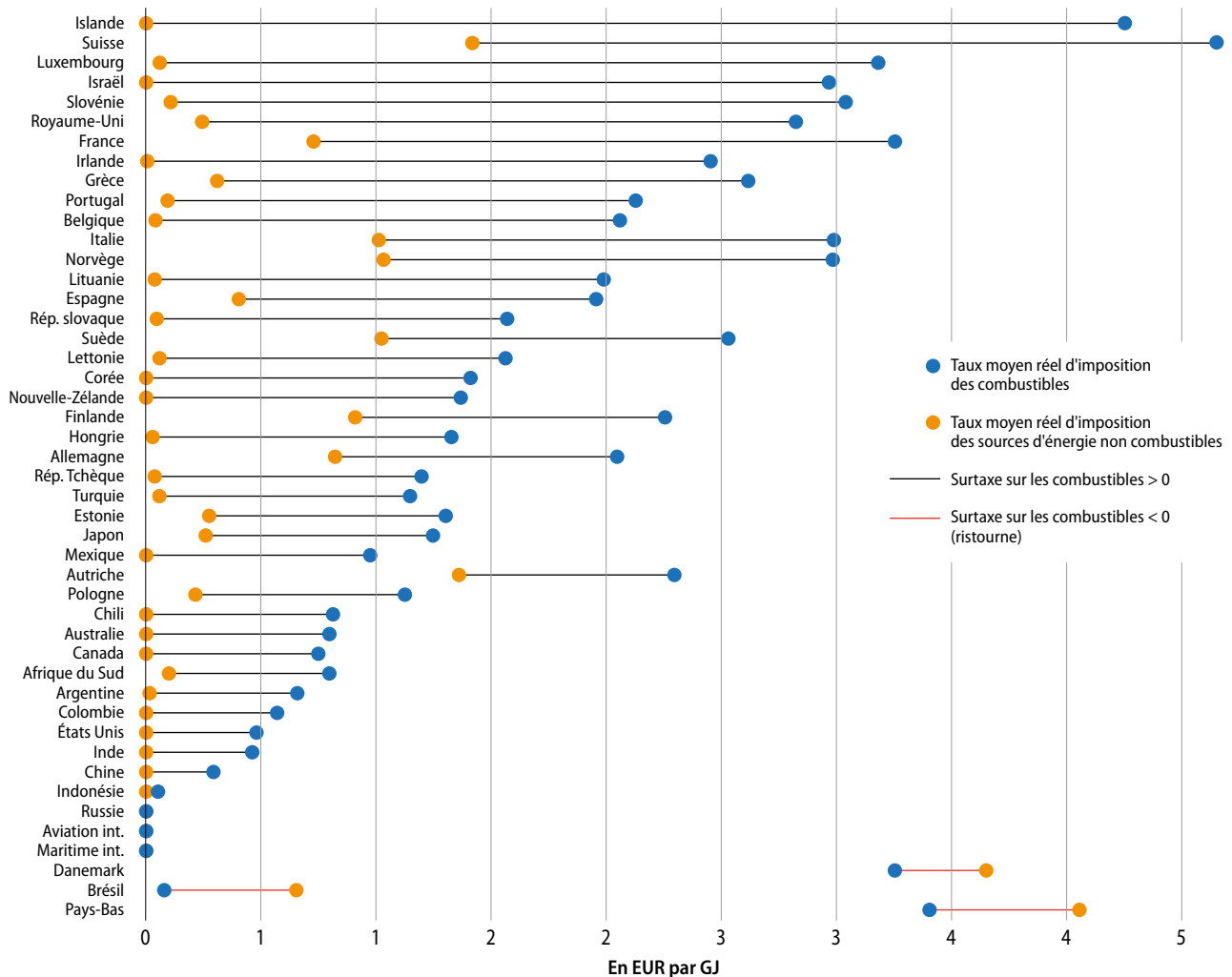
Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.



Plus les sources d'énergie combustibles sont davantage fiscalisées que les non combustibles (par exemple, hydraulique, éolien et solaire), plus l'incitation est forte de passer à cette deuxième catégorie, globalement moins polluante. Cette différenciation fiscale – qui se traduit par une surtaxe des combustibles – peut aiguiller les ressources privées et publiques vers la mise au point de nouvelles technologies propres. De la même manière, dès lors que les combustibles sont surtaxés, il devient rentable d'opter pour les véhicules électriques ou à hydrogène.

Globalement, dans la plupart des pays, la fiscalité est plus lourde pour les sources d'énergie combustibles, ce qui favorise la conversion aux sources moins polluantes (par exemple, hydraulique, éolien et solaire). Le Graphique 6 montre toutefois que la différence entre ces deux taux moyens varie grandement d'un pays à l'autre. L'Islande est le pays qui surtaxe le plus fortement les combustibles, suivie de près par la Suisse.

Graphique 5. La plupart des pays taxent davantage les combustibles



Note : Le taux réel d'imposition de l'énergie correspond à la somme des droits d'accise sur les carburants, des taxes carbone explicites et des droits d'accise sur l'électricité. Les moyennes pondérées présentées ici ont été calculées à partir des taux applicables au 1er juillet 2018 et des données sur la consommation d'énergie se rapportant à 2016, telles qu'adaptées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*.

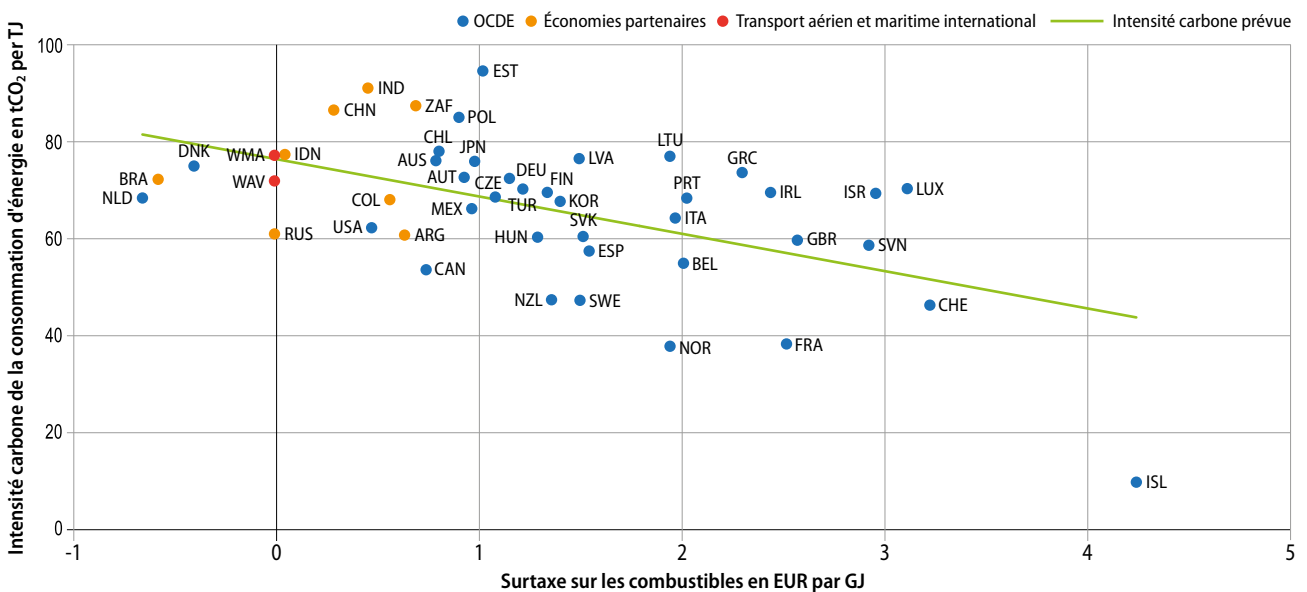
Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019 : Using Taxes For Climate Action*.



En général, les pays qui prélèvent une surtaxe plus élevée sur les sources d'énergie combustibles se caractérisent par une consommation d'énergie moins carbonée. Le Graphique 6 fait apparaître l'existence d'une corrélation négative entre surtaxe et intensité carbone. Si le signal-prix de l'énergie émis par la fiscalité explique en partie les

écarts d'intensité carbone observés entre les pays, les taxes sur l'énergie et le carbone n'en sont pas les seuls facteurs. Il convient de noter à cet égard que l'Islande et la Norvège sont exceptionnellement bien pourvus en ressources renouvelables (hydro-électricité dans les deux pays et géothermie dans le cas de l'Islande).

Graphique 6. Les pays qui taxent davantage les combustibles se caractérisent généralement par une consommation d'énergie moins carbonée



Note : Taux moyens d'imposition calculés à partir des taux applicables au 1er juillet 2018 et des données sur la consommation d'énergie se rapportant à 2016 adaptées de AIE (2018), *Statistiques et bilans énergétiques mondiaux de l'Agence internationale de l'énergie*. Le volume des émissions de CO₂ liées à l'énergie a été établi sur la base des données de l'AIE. Ces chiffres tiennent compte des émissions dues à la combustion de biocarburants et biocombustibles. Il n'a pas été tenu compte des importations d'électricité et de chaleur dans l'établissement des taux moyens d'imposition afin d'éviter la double comptabilisation de ces consommations d'énergie. WAV désigne l'aviation internationale, WMA le transport maritime international.

Source : OCDE (2019), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes For Climate Action*.

Globalement, la plupart des pays encouragent la conversion aux sources moins polluantes (par exemple l'hydraulique, l'éolien et le solaire) en les taxant moins que les combustibles.



Principaux messages

1. Des signaux-prix du carbone plus forts inciteront les citoyens et les entreprises à considérer les coûts climatiques de leurs actions de façon à réduire leur consommation de biens et de services fortement carbonés et à s'orienter davantage vers les activités à émissions faibles ou nulles. Les entreprises des technologies propres gagneraient aussi en compétitivité par rapport à leurs concurrentes qui polluent. En décourageant l'investissement dans les actifs fortement carbonés, comme les centrales au charbon, on réduit le risque de supporter des coûts d'ajustement élevés dans l'avenir.
2. Il est logique de commencer par élever les prix du carbone là où ils sont actuellement les plus bas. Le cas du charbon est particulièrement frappant puisqu'il est la source de pollution la moins taxée malgré les dommages que son utilisation cause sur le climat et sur la qualité de l'air. Les émissions du transport aérien et maritime international ne sont pas du tout fiscalisées, tandis que, dans certains pays, les taux d'imposition sont très faibles ou quasiment nuls pour tous les consommateurs d'énergie.
3. Globalement, la plupart des pays encouragent la conversion aux sources moins polluantes (par exemple l'hydraulique, l'éolien et le solaire) en les taxant moins que les combustibles. Dans certains cas, une réforme des taxes sur l'électricité, même dépourvue d'incidence sur les recettes, pourrait renforcer les incitations en faveur des réductions d'émission.

Pour en savoir plus

OCDE (2019, à paraître), *Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action*, Éditions OCDE, Paris.
<https://doi.org/10.1787/058ca239-en>.

OCDE (2018), *Effective Carbon Rates 2018: Pricing Carbon Emissions Through Taxes and Emissions Trading*, Éditions OCDE, Paris,
<https://dx.doi.org/10.1787/9789264305304-en>.

OCDE/AIE (2019), "Update on Recent Progress in Reform of Inefficient Fossil-Fuel Subsidies that Encourage Wasteful Consumption", OCDE/AIE, Paris, <https://oecd.org/fossil-fuels/publication/OECD-IEA-G20-Fossil-Fuel-Subsidies-Reform-Update-2019.pdf>.

OCDE/FIT (2019), *Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport: Scenarios for Slovenia*, Éditions OCDE, Paris,
<https://dx.doi.org/10.1787/87b39a2f-en>.

Marten, M. et K. van Dender (2019), « The use of revenues from carbon pricing », *Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité*, n° 43, Éditions OCDE, Paris,
<https://dx.doi.org/10.1787/3cb265e4-en>.

Teusch, J. et N. Braathen (2019), « Are environmental tax policies beneficial?: Learning from programme evaluation studies », *OECD Environment Working Papers*, n° 150, Éditions OCDE, Paris,
<https://dx.doi.org/10.1787/218df62b-en>.

Van Dender, K. (2019), « Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax practice », *Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité*, n° 44, Éditions OCDE, Paris,
<https://dx.doi.org/10.1787/e7f1d771-en>.



Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Les données statistiques concernant Israël sont fournies par et sous la responsabilité des autorités israéliennes compétentes. L'utilisation de ces données par l'OCDE est sans préjudice du statut des hauteurs du Golan, de Jérusalem-Est et des colonies de peuplement israéliennes en Cisjordanie aux termes du droit international.

La copie, le téléchargement ou l'impression du contenu OCDE pour une utilisation personnelle sont autorisés. Il est possible d'inclure des extraits de publications, de bases de données et de produits multimédia de l'OCDE dans des documents, présentations, blogs, sites internet et matériel pédagogique, sous réserve de faire mention de la source et du copyright. Toute demande en vue d'un usage public ou commercial ou concernant les droits de traduction devra être adressée à rights@oecd.org. Toute demande d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales devra être soumise au Copyright Clearance Center (CCC), info@copyright.com, ou au Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), contact@cfcopies.com.

Images : © shutterstock.com



Pour plus d'informations :



ctp.contact@oecd.org



<http://oe.cd/TEU2019>



[@OECDtax](https://twitter.com/OECDtax)