

Chapitre 2

La fiscalité environnementale aujourd'hui*

Ce chapitre décrit l'utilisation qui est faite de la fiscalité environnementale dans les pays membres de l'OCDE. Il commence par un examen approfondi des recettes provenant des taxes liées à l'environnement, de leur évolution et du rôle qu'elles jouent dans les budgets généraux des États. Il analyse ensuite l'évolution des taux d'imposition dans les pays et la façon dont ceux-ci continuent d'appliquer ces taxes. Le chapitre s'achève par un examen de l'étendue et des incidences des exonérations et réductions de taux consenties dans le cadre de la fiscalité environnementale.

* 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.

Tous les pays de l'OCDE cherchent à s'attaquer plus efficacement aux problèmes environnementaux. Il existe de nombreuses possibilités d'œuvrer en ce sens mais l'une des plus intéressantes consiste à réorienter l'action gouvernementale dans le souci de l'environnement. La politique fiscale des États, qu'elle concerne les revenus ou les dépenses, a un impact important sur l'économie. La réorientation environnementale de la politique fiscale peut entraîner des changements de comportement dans toute l'économie.

La fiscalité est considérée comme un moyen, pour les pouvoirs publics, d'influer sur les décisions prises par les entreprises et les individus. Les gouvernements connaissent depuis longtemps ses effets sur l'emploi, la création d'entreprises et leur développement, ainsi que les modes de consommation, et s'efforcent donc en général d'augmenter les recettes en évitant de fausser les modes de consommation ou d'entraver les décisions d'investissement. Bon nombre de ces considérations peuvent s'appliquer à la fiscalité environnementale dont l'un des objectifs est cependant de modifier les modes de consommation et de production et de diminuer la base d'imposition, ce qui la démarque sensiblement de la plupart des autres types de taxes.

2.1. Recettes provenant de la fiscalité environnementale dans les différents pays

Si le concept de fiscalité environnementale a été davantage présent dans la concertation sur les politiques durant les dernières décennies, il y a bien longtemps que tous les pays de l'OCDE tirent des recettes de taxes liées à l'environnement. D'après la définition sommaire donnée dans l'encadré 2.1, ce concept couvre un large éventail de taxes telles que les droits d'accise sur les combustibles fossiles, les taxes d'immatriculation des véhicules à moteur et les taxes sur la pollution de l'eau ou sur les déchets. On constate des différences importantes entre les pays, qui reflètent des réalités et évolutions historiques propres au régime fiscal de chacun. Le graphique 2.1 montre que la fiscalité environnementale est une source de revenus modeste mais non négligeable pour les États, qui représente en moyenne 2 % environ du produit intérieur brut (PIB).

Le Danemark et les Pays-Bas arrivent nettement en tête des pays de l'OCDE en ce qui concerne les recettes provenant de la fiscalité environnementale et affichent des chiffres élevés durant les douze années considérées, ce qui contraste avec le recul général des pays de l'OCDE. On constate par ailleurs des disparités géographiques remarquables. Globalement, les quatre pays du continent américain présentent les taux les plus faibles de recettes tirées de la fiscalité environnementale. Trois des quatre pays de la zone Pacifique de l'OCDE ont des niveaux de recettes inférieurs à la moyenne arithmétique. En tête, on trouve les pays européens où les niveaux de recettes sont les plus élevés. Ce résultat est logique sachant que le rapport entre les recettes fiscales et le PIB est généralement élevé dans les pays européens. Le Danemark affiche le ratio recettes fiscales/PIB le plus élevé de tous les pays de l'OCDE.

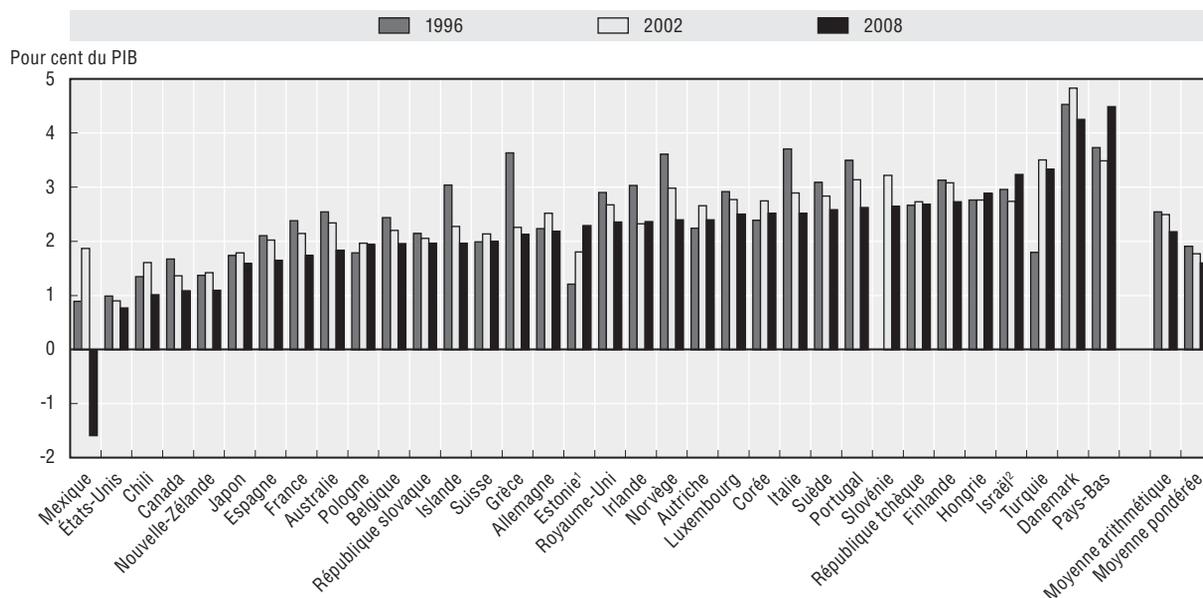
Encadré 2.1. Définition de la fiscalité environnementale

L'OCDE, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et la Commission européenne se sont mises d'accord pour définir les taxes liées à l'environnement comme tout prélèvement obligatoire de l'État, effectué sans contrepartie et calculé sur des assiettes considérées comme présentant un intérêt particulier du point de vue de l'environnement : produits énergétiques, véhicules à moteur, déchets, émissions mesurées ou estimées, ressources naturelles, etc. Ces taxes sont dites sans contrepartie dans la mesure où les avantages que les pouvoirs publics offrent aux contribuables ne sont pas, normalement, proportionnels au montant du prélèvement. Les prélèvements obligatoires de l'État qui représentent une contrepartie plus ou moins proportionnelle au service rendu (au volume de déchets ramassés ou traités, par exemple) peuvent être qualifiés de « droits et redevances ». Le terme prélèvement couvre les taxes et les droits ou redevances.

Établir une définition des taxes environnementales est en soi problématique. Les taxes peuvent être appliquées pour diverses raisons, le plus souvent pour produire des recettes, et beaucoup ne tiennent pas, ou guère, compte des considérations environnementales. Par ailleurs, certaines taxes ont sans doute été appliquées en l'absence d'évaluation rigoureuse des coûts et dommages causés par la pollution, ce qui fait que leur taux n'est pas optimum. On pourrait essayer de différencier les taxes en fonction de la motivation des pouvoirs publics ou d'en exclure certaines en raison de leurs modalités, mais cela risque d'être très difficile. C'est la raison pour laquelle on utilise une définition générale qui ne prend en compte que la base d'imposition et pas la finalité ou l'adéquation de l'instrument.

Il est à noter que les taxes à assiette large, comme la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), dont les assiettes recourent celles de taxes susceptibles d'être liées à l'environnement, ne sont pas prises en compte dans le présent rapport. En outre, il n'est pas tenu compte des recettes tirées de la vente des permis négociables ou dérivées des redevances sur les ressources naturelles.

Graphique 2.1. Recettes provenant de la fiscalité environnementale en % du PIB



1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE qui n'est pas pris en compte dans les moyennes.
2. 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.

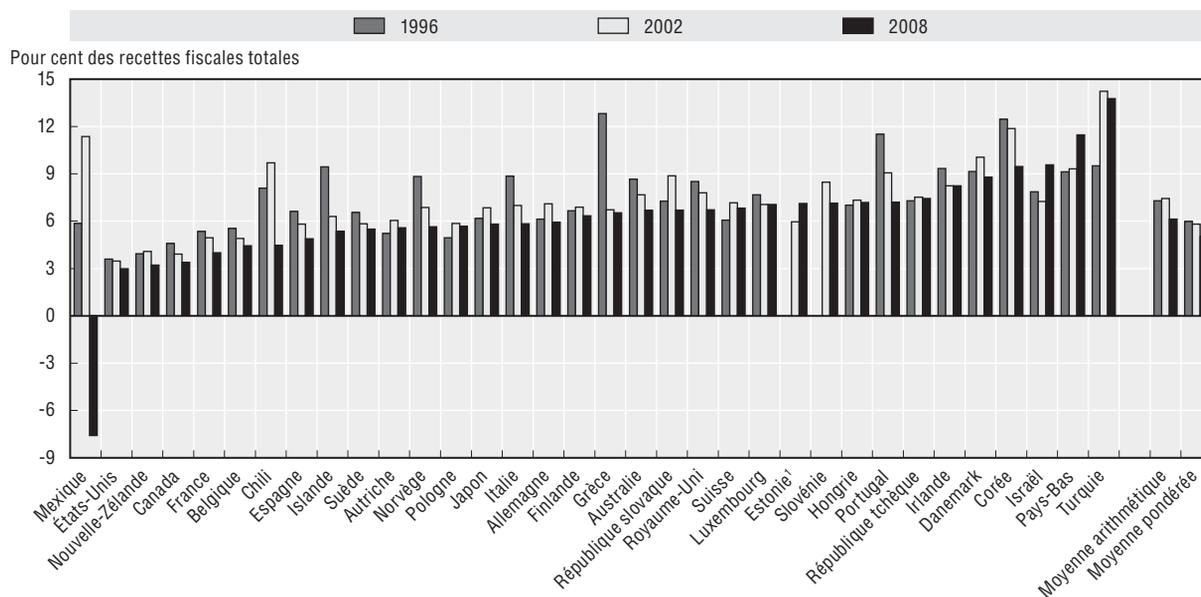
Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323468>

Le cas du Mexique est intéressant, car les recettes tirées de la fiscalité environnementale y ont été négatives en 2008. Comme dans la plupart des autres pays, la majeure partie des recettes fiscales provient normalement des taxes sur les carburants. Or la fiscalité mexicaine des carburants présente la particularité d'évoluer à l'opposé des fluctuations des cours du pétrole. En 2002, les prix du pétrole étant assez bas, le taux des taxes a été relativement élevé. En 2008, les prix du pétrole ayant sensiblement augmenté, le taux effectif des taxes sur les carburants est de fait devenu négatif, de même, par conséquent, que les recettes fiscales.

Par ailleurs, si on examine le rapport entre les recettes tirées de la fiscalité environnementale et le total des recettes fiscales, qui indique l'importance de ces recettes dans les budgets publics globaux, la même tendance apparaît (voir graphique 2.2). Les groupements géographiques sont un peu moins marqués et les écarts entre pays semblent moins considérables. La fiscalité environnementale occupe une place plus importante dans certains pays comme la Corée, qui n'a pas un rapport impôts/PIB élevé. La Turquie se distingue, car elle a considérablement augmenté la part de ses recettes fiscales liées à l'environnement, qui représente désormais près de 15 %, pourcentage bien supérieur à celui de tous les autres membres de l'OCDE. Cette évolution fait partie d'une réforme fiscale plus vaste en Turquie, qui vise à accroître les impôts sur la consommation et à diminuer ceux frappant d'autres sources comme l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les sociétés. Les taxes sur les carburants ont été délibérément relevées dans le cadre des plans de développement nationaux dont l'objectif est la mise en place d'un développement plus durable, ce qui conduit à des prix de carburant parmi les plus élevés des pays de l'OCDE. En

Graphique 2.2. **Recettes provenant de la fiscalité environnementale en pourcentage du total des recettes fiscales**



1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE qui n'est pas pris en compte dans les moyennes.
 2. 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.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323487>

revanche, dans des pays comme la Grèce, le Mexique et le Portugal, le niveau de la fiscalité environnementale a fortement reculé durant les dix années considérées.

La volatilité des chiffres entre les années considérées peut s'expliquer de différentes façons. Il se peut ainsi que les recettes provenant de la fiscalité environnementale aient changé à la suite de modifications des taux d'imposition ou de la variation des quantités de polluants émis. Il se peut aussi que d'autres changements soient intervenus au niveau des recettes publiques, par exemple du taux de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés, ou que les bases d'imposition aient changé, sous l'effet par exemple d'un ralentissement économique faisant baisser le produit de l'impôt sur les sociétés.

En dépit de cette volatilité, une baisse relative générale des recettes reste perceptible dans le temps comme le montrent les moyennes des graphiques 2.1 et 2.2. Cette évolution peut s'expliquer par un certain nombre de facteurs :

- Durant la période considérée, les prix du pétrole ont considérablement augmenté, ce qui a ralenti la demande et contribué, par conséquent, à faire baisser les recettes provenant de ces taxes par rapport aux autres sources.
- La construction même des taxes environnementales – généralement des droits d'accise – faisant qu'elles sont prélevées par unité de produit (0.10 EUR par litre d'essence, par exemple), l'inflation peut affaiblir l'impact de cette fiscalité à long terme. Le taux d'imposition peut rester le même en valeur nominale mais diminuer en valeur réelle, à la différence des autres recettes fiscales qui sont basées sur un pourcentage (TVA sur la consommation ou impôt sur le revenu, par exemple). La résistance politique aux hausses d'impôt peut accentuer ces baisses et conduire à des niveaux d'imposition qui ne sont plus conformes à leur raison d'être initiale. Le maintien pendant des années du même taux d'imposition nominal est souvent suivi de hausses importantes concentrées sur une courte période.
- À mesure que se développent les systèmes d'échange de permis d'émission (qui présentent des traits communs avec les taxes), certains pays mettent en place ces systèmes et réduisent parallèlement les taxes s'appuyant sur des assiettes analogues. Comme indiqué à la section 2.5, les recettes tirées de la vente aux enchères de permis négociables ne sont pas encore prises en compte dans les chiffres de la fiscalité environnementale. Jusqu'à présent, le niveau de ces recettes est faible.
- Dans le même ordre d'idées, certains pays ont abandonné les taxes au profit de redevances (qui ne sont pas non plus incluses dans les chiffres ci-dessus) reposant sur les mêmes assiettes, en particulier dans le secteur des transports.
- Enfin, il se peut qu'une partie de l'impact puisse être attribué à l'efficacité des taxes proprement dites à réduire la quantité de polluants (et par conséquent de recettes fiscales).

Pour remédier à cette situation, plusieurs pays européens ont institué des taux d'imposition ajustés en fonction de l'inflation. Ils suppriment ainsi la nécessité politique d'imposer des hausses liées à l'inflation et lissent l'évolution des taux d'imposition dans le temps. Le Danemark, par exemple, a introduit dans son processus budgétaire de 2009 l'indexation automatique sur l'inflation des taxes énergétiques (y compris des taxes sur les carburants).

Il faut noter que le niveau des recettes provenant de la fiscalité environnementale ne rend pas nécessairement compte de la dimension écologique d'un pays ou de sa fiscalité

en général. Premièrement, il se peut que les taxes ne soient pas conçues de manière optimale, ce qui implique qu'elles n'induisent pas nécessairement les changements de comportement souhaités, et que les taux appliqués ne soient pas non plus optimaux, c'est à dire qu'ils ne tiennent pas nécessairement compte des dommages causés à l'environnement, même s'ils permettent de collecter des recettes importantes. Plusieurs pays ont commencé à repenser leur fiscalité environnementale pour l'améliorer sans pour autant augmenter leurs recettes. Les pays peuvent privilégier d'autres instruments pour faire face aux problèmes d'environnement et obtenir des résultats environnementaux comparables sans générer les recettes que la fiscalité environnementale peut procurer, mais ces options leur coûteront souvent plus cher que l'utilisation de taxes environnementales bien conçues. Enfin, les différences structurelles entre les économies des pays peuvent jouer un rôle (certains pays, par exemple, peuvent abriter des industries plus polluantes du fait de leurs particularités locales).

2.2. Les taxes visant certains polluants

Les taxes liées à l'environnement n'ont pas cessé d'évoluer depuis des dizaines d'années durant lesquelles de nombreux événements, intervenus au niveau local et international, ont influé sur les politiques environnementales. Conséquence de cette situation, la plupart des pays de l'OCDE disposent aujourd'hui d'un large éventail de taxes et de prélèvements qui ne correspond pas toujours bien aux dommages causés. Les dommages environnementaux varient selon chaque polluant. Il arrive que des polluants relativement bénins soient fortement taxés alors que des polluants plus nocifs ne font l'objet d'aucune taxe. Certains polluants ont des bases d'imposition radicalement différentes qui peuvent être la source de pollution ou l'émetteur des polluants.

Les recettes tirées de la fiscalité environnementale proviennent, en grande partie, des taxes sur l'énergie, les taxes sur les carburants représentant la quasi-totalité de ces prélèvements. Comme le montre le graphique 2.3, le produit des taxes sur l'énergie représente environ les deux tiers du total des recettes. En outre, la catégorie « autres », bien que peu importante, a enregistré une progression relativement forte par rapport aux autres catégories.

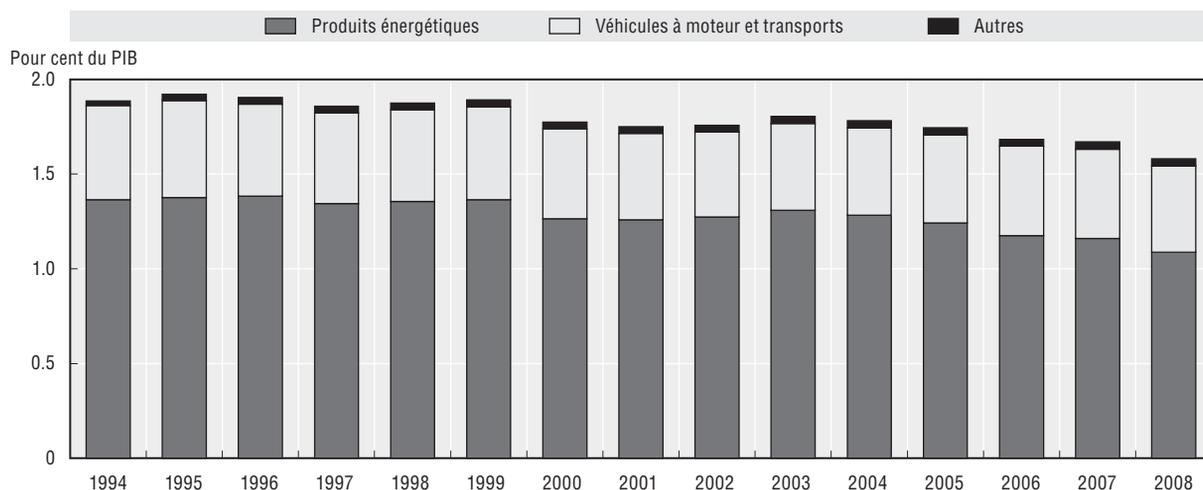
Les éléments qui composent la fiscalité environnementale varient également d'un pays à l'autre comme le montre le graphique 2.4. Des pays comme la Pologne, la République slovaque et le Luxembourg¹ font largement appel aux taxes sur l'énergie. Les taxes sur les véhicules à moteur assurent une part non négligeable des recettes totales au Danemark, aux Pays-Bas, en Irlande et en Norvège. Enfin, les Pays-Bas se distinguent par le fait qu'ils font un assez large usage des « autres » taxes environnementales.

2.2.1. Taxes sur les carburants et les véhicules

Carburants

Les droits d'accise sur les carburants existent depuis de nombreuses années; à l'origine, ils étaient justifiés uniquement par des besoins autres qu'environnementaux (générer des recettes générales, par exemple, ou financer des projets d'infrastructure spécifiques). Les recettes provenant de ces taxes sont relativement élevées compte tenu de la consommation importante des pays de l'OCDE. Le graphique 2.5 présente les taux d'accise appliqués sur l'essence et le gazole dans les pays de l'OCDE en 2000 et 2010. Comme dans l'analyse générale précédente, on constate que des groupes de pays se

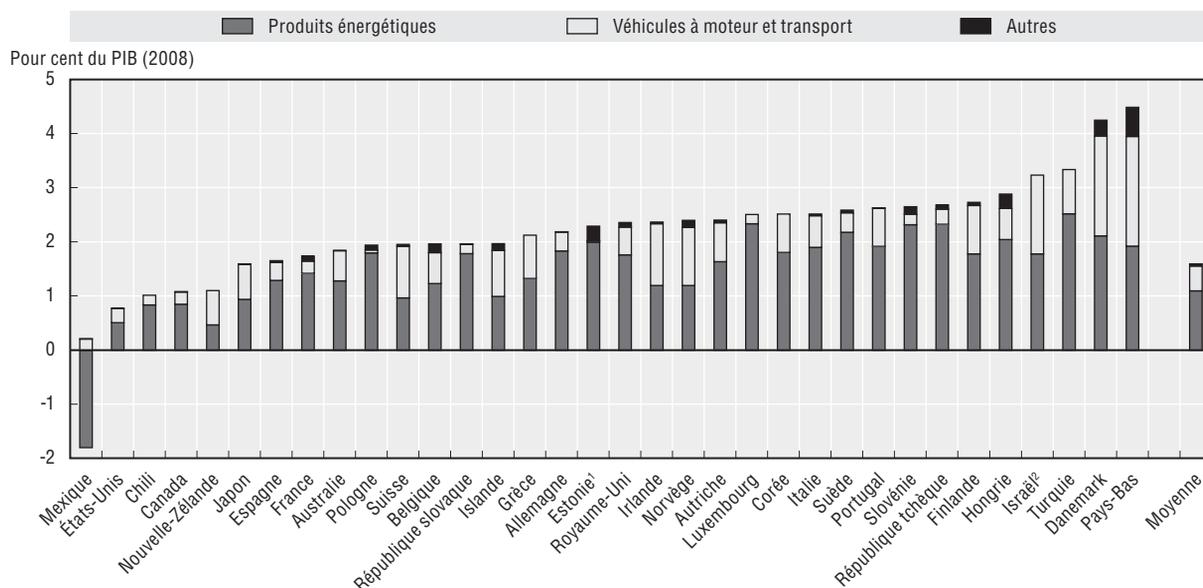
Graphique 2.3. **Ventilation des recettes provenant de la fiscalité environnementale dans les pays de l'OCDE**



Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323506>

Graphique 2.4. **Composition des recettes fiscales environnementales, par pays**



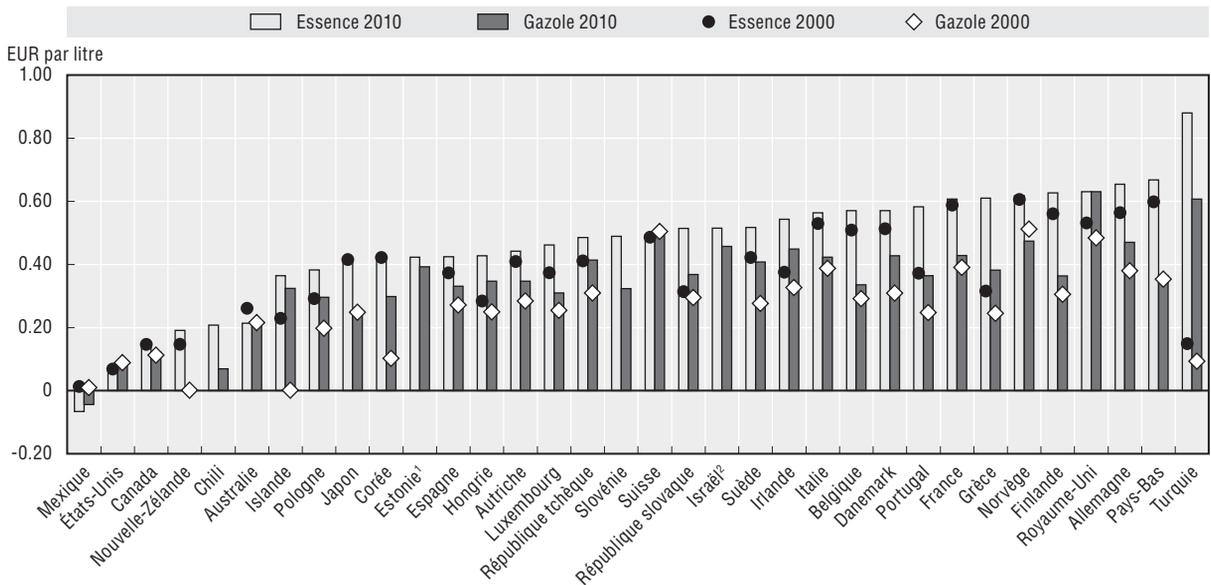
1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE qui n'est pas pris en compte dans les moyennes.

2. 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.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323525>

dessinent clairement par zones géographiques. L'Amérique du Nord affiche les taxes sur l'essence les plus faibles, suivie par les pays de l'OCDE de la zone Asie-Pacifique, les pays européens appliquant les taux les plus élevés. Comparé aux autres taxes qui existent dans l'économie en général, le taux d'imposition de l'essence est très élevé par rapport à la base d'imposition, la charge fiscale totale dépassant généralement 100 % du prix hors taxes. Ces

Graphique 2.5. **Taxe sur les carburants**

Notes : Il s'agit des taux appliqués le 1^{er} janvier 2010 et le 1^{er} janvier 2000 convertis en appliquant le taux de change pour 2009. Les chiffres concernant les États-Unis et le Canada incluent les accises moyennes appliquées au niveau des États ou des provinces. La TVA n'est pas incluse.

1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE qui n'est pas pris en compte dans les moyennes.
2. 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.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323544>

taux d'imposition doivent être considérés au regard du prix sous-jacent (qui peut varier d'un pays à l'autre en raison de facteurs tels que les transports) et de la présence d'autres taxes, notamment la TVA.

Dans la quasi-totalité des pays, les taxes sur ces deux carburants ont augmenté au cours des dix dernières années, en particulier en Turquie. L'Islande est passée d'une absence de taxe sur le gazole en 2000 à un taux d'imposition quasiment égal à celui de l'essence, et a revu la taxe sur les véhicules diesel. La Grèce a également connu des hausses sensibles des taxes, sur l'essence en particulier. Ces hausses ont eu lieu principalement en 2009-10 et ont été un moyen d'accroître les recettes publiques en réponse à de fortes pressions budgétaires. Enfin, le Mexique est le seul pays membre de l'OCDE qui présente des taux d'accise effectifs négatifs, dus au prix international du brut très élevé en 2009. Notons qu'il s'agit de niveaux globaux d'imposition (nominaux) qui ne rendent pas compte de la modulation des taux ou des exonérations appliqués selon les usages et les utilisateurs.

Il est intéressant de noter que le niveau des droits d'accise sur le gazole est sensiblement plus faible que celui de l'essence. Le taux appliqué au gazole est supérieur à celui de l'essence dans deux pays seulement, la Suisse et les États-Unis; en Australie et au Royaume-Uni, ces taux sont identiques. Les taux appliqués au gazole oscillent le plus souvent entre 70 et 80 % des taux appliqués à l'essence; la Nouvelle-Zélande ne prélève quant à elle aucun droit d'accise sur le gazole². Du point de vue environnemental, cette situation peut paraître surprenante puisque l'impact environnemental de la

consommation de gazole est bien supérieur à celui de l'essence sans plomb, en raison principalement des émissions de NO_x et de particules. Quand la réglementation sur les véhicules à moteur est plus sévère, cette différence est moins marquée. Les différences de taxes sur les carburants peuvent également avoir une incidence importante sur le comportement des consommateurs, comme le montre l'encadré 2.2.

Les taux appliqués varient également à l'intérieur des grandes catégories de carburants (essence et gazole) selon les caractéristiques du carburant. L'essence au plomb, quand elle était encore distribuée, était davantage taxée que l'essence sans plomb. Dans le contexte actuel, plusieurs pays différencient leurs taxes en fonction d'autres critères liés aux caractéristiques du carburant, comme la teneur en soufre ou la proportion de carburants renouvelables qu'elle contient.

Le graphique 2.5 indique le niveau actuel des taxes sur l'essence dans les pays de l'OCDE mais il est difficile de dire s'il est adéquat. De multiples facteurs entrent en jeu dans les calculs, parmi lesquels les dommages causés à l'environnement, l'utilisation des routes, le coût des accidents de la route et la nécessité en général pour les États de collecter des recettes. L'encadré 2.3 décrit dans les grandes lignes ce que devrait être, tel que le suggère une étude, une taxe optimale sur l'essence pour l'État américain de Californie.

L'augmentation générale des taux nominaux d'imposition qui ressort du graphique 2.5 ne donne pas d'indications quant à leur impact réel sur le comportement des consommateurs et sur les recettes publiques. Le graphique 2.6 indique l'évolution en termes réels et en pourcentage des taxes sur l'essence (droits d'accise, hors TVA ou taxes

Encadré 2.2. **Les taxes sur les carburants automobiles en Turquie**

Le taux d'imposition de l'essence en Turquie est le plus élevé de tous les pays de l'OCDE et a considérablement augmenté au cours des dix dernières années. Ce pays affichait en 2007 un taux de parité du pouvoir d'achat par habitant égal à 37 % seulement de la moyenne OCDE, mais son niveau de fiscalité environnementale est parmi les plus élevés de l'OCDE. Il est intéressant de mentionner que l'augmentation des taxes sur les carburants a suivi celle des taxes frappant de nombreux produits de luxe en Turquie. L'économie turque est beaucoup moins dépendante des voitures particulières que d'autres pays de l'OCDE, avec seulement 117 véhicules pour 1 000 personnes en 2005, comparé à la moyenne OCDE qui est de 606 véhicules pour 1 000 habitants (Banque mondiale). À ce titre, les taxes sur les carburants peuvent constituer une forme d'imposition progressive (à la différence des pays à haut revenu où les taxes sur l'énergie sont considérées, en général, comme régressives).

En Turquie, l'essence est beaucoup plus taxée que le gazole ou le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ce qui a une forte influence sur les habitudes de consommation. Le faible prix hors taxe du litre de GPL, couplé au faible niveau d'imposition, encourage fortement le passage à un véhicule au GPL. Entre 2003 et 2007, le nombre de voitures équipées pour rouler au GPL a plus que doublé, passant de 800 000 à plus de 1.8 million. On a constaté également une évolution significative au niveau des carburants plus communs, la consommation totale d'essence restant relativement stable alors que la consommation de gazole a fortement augmenté. En pourcentage du PIB, la consommation d'essence a fortement diminué. Ces évolutions laissent penser que les taxes (et les prix sous-jacents) peuvent avoir un impact important sur le comportement des consommateurs.

Encadré 2.3. Externalités multiples et taxe optimale pour la Californie

Le calcul du niveau optimal des taxes sur l'essence illustre bien la question des externalités multiples. Ces taxes ont manifestement un impact non négligeable sur l'environnement, à l'échelle tant locale que mondiale, même si elles sont prélevées pour toutes sortes de raisons. Pour déterminer le niveau « optimal » de ces taxes, toutefois, il faut considérer toutes les conséquences qui peuvent découler de l'utilisation des carburants. Pour commencer, les pouvoirs publics doivent se procurer des recettes auprès de multiples sources pour financer les services publics. Dans la mesure où, comme le suggère la théorie économique, l'évolution des préférences des consommateurs se traduit par une perte de bien-être, les taxes devraient cibler essentiellement les biens dont la demande n'est guère affectée par les variations de prix – c'est-à-dire ceux dont la demande est inélastique aux prix. Les carburants automobiles répondent à ce critère. En outre, les taxes « optimales » sur les carburants devraient viser à remédier aux externalités négatives, c'est-à-dire aux conséquences indésirables des actions d'un individu pour les autres. Dans le cas de l'environnement, la combustion d'énergie fossile par une personne engendre une pollution qui porte atteinte à d'autres personnes (sans que ces dernières soient dédommées). C'est pourquoi les taxes devraient englober les diverses externalités environnementales. Enfin, d'autres externalités sont associées aux carburants automobiles. Les accidents de la route, par exemple, pèsent sur les contribuables et les encombrements nuisent au bien-être des autres conducteurs. Au total, le niveau « optimal » de la taxe sur les carburants devrait être fixé en tenant compte de tous ces éléments. On voit donc que la portée des taxes environnementales dépasse les seules considérations écologiques, l'accent étant mis sur la matière imposable.

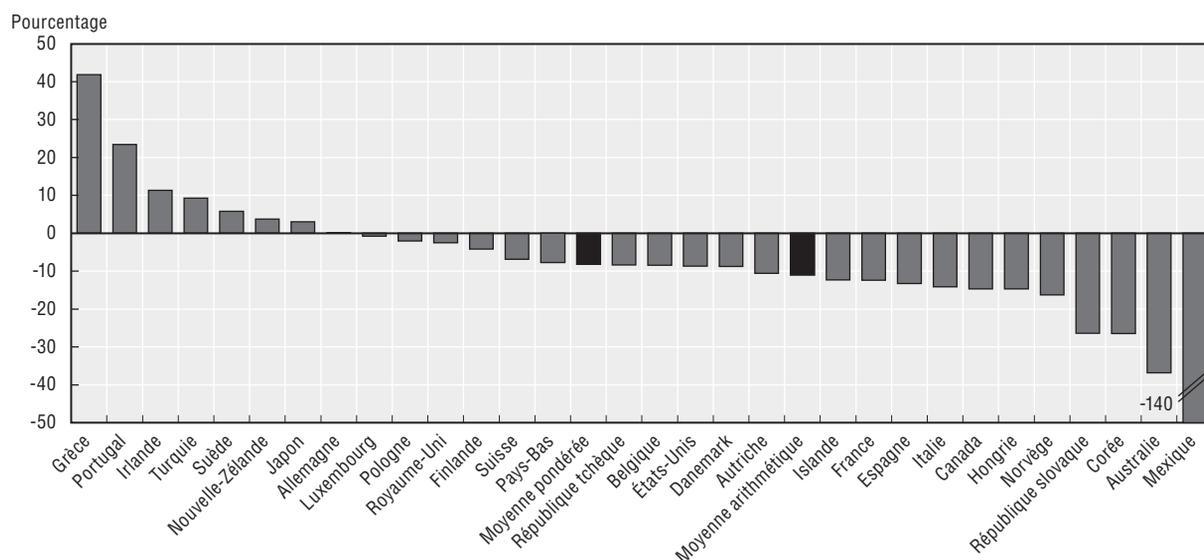
Dans leur étude qui concerne l'État de Californie, Lin et Prince (2009) établissent le niveau optimal de la taxe sur l'essence à 0.36 USD par litre hors taxes de vente. La taxe repose en majeure partie sur les externalités (0.22 USD par litre), dont seulement 0.02 USD correspond à la pollution mondiale (changement climatique, par exemple) et 0.04 USD à la pollution locale. Le reste de la taxe concerne la congestion, les accidents et la dépendance à l'égard du pétrole. La composante homogène la plus importante (0.14 USD par litre) reflète l'intérêt de taxer l'essence car la demande est relativement inélastique au prix (taxation Ramsey).

La composante « lutte contre le changement climatique » est très modeste. Même en utilisant une méthode différente qui mettrait davantage l'accent sur les dommages liés au changement climatique, le niveau optimal global de la taxe ne serait sans doute guère modifié. À titre de comparaison, la taxe appliquée actuellement représente moins d'un tiers de ce niveau « optimal ». Bien que la composante environnementale de la taxe sur l'essence soit faible, il est intéressant de noter que lorsque le taux global de la taxe d'accise est inférieur à l'optimum, il y a surconsommation, et par conséquent un préjudice excessif porté à l'environnement. Comme l'indique l'OCDE (2006), il se peut que certains pays européens appliquent des taxes sur l'essence supérieures au niveau optimal.

* La composante changement climatique est tirée d'une autre étude. L'utilisation d'autres valeurs pour les dommages causés à l'environnement modifierait l'importance de cette variable mais ne devrait pas véritablement affecter le niveau optimal général de la taxe, compte tenu de sa faible contribution.

générales sur les ventes) dans toutes les économies de l'OCDE sur la période 2000-10. Plusieurs États ont vu augmenter de manière importante leurs taxes sur l'essence en termes réels, mais ce n'est pas la majorité d'entre eux. L'Australie, par exemple, a abaissé le taux nominal de la taxe sur l'essence. Le taux fédéral des États-Unis est resté quasiment

Graphique 2.6. **Variations en termes réels de la taxe sur l'essence**
Entre 2000 et 2010



Note : Les taxes correspondent à la totalité des droits d'accise prélevés sur l'essence aux 1^{er} janvier 2000 et 1^{er} janvier 2010. Les taux indiqués pour les États-Unis et le Canada incluent les taux appliqués au niveau infranational. La moyenne pondérée est pondérée en fonction des recettes provenant des taxes sur l'essence.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323563>

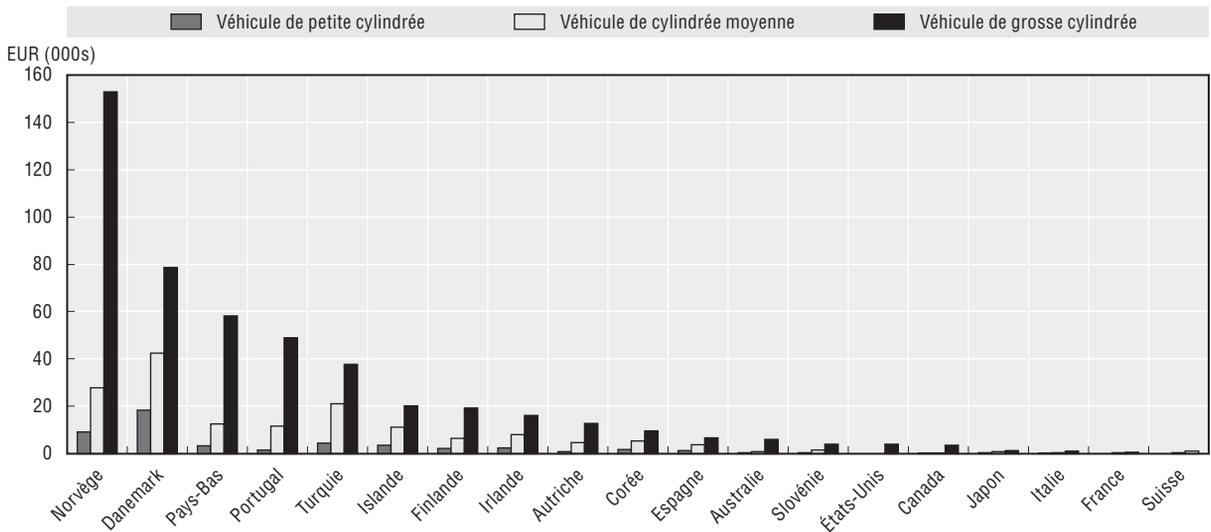
inchangé en termes nominaux durant la période considérée, tandis que la Grèce a sensiblement augmenté ses taxes sur l'essence afin d'accroître ses recettes publiques à la fin de 2009. Néanmoins, ces augmentations n'ont pas suivi l'inflation, ce qui a considérablement affaibli l'incidence réelle des taxes. La variation moyenne en termes réels des taxes sur l'essence au cours de la période a été de -8.1% (recul de 11.0% de la moyenne arithmétique)³. Cette évolution, conjuguée à la baisse de la consommation induite par la hausse du prix du pétrole, peut avoir une incidence sur les recettes environnementales totales collectées par les États.

Véhicules à moteur

Outre les taxes sur les carburants automobiles, les taxes sur les véhicules à moteur procurent d'autres recettes aux États de l'OCDE. Ces taxes sont en général réparties en deux catégories : les taxes uniques (qui sont prélevées lors de la vente initiale ou de la revente du véhicule ou de son importation dans le pays) et les taxes récurrentes (qui sont prélevées annuellement). Bien qu'elles soient théoriquement moins efficaces d'un point de vue environnemental que les taxes sur les carburants ou les taxes sur les émissions effectives, ces taxes peuvent néanmoins avoir une influence importante sur le fait de posséder ou non une voiture et sur la composition du parc national de véhicules. Par ailleurs, les taxes de ce type, notamment celles qui ne sont pas récurrentes, peuvent provoquer un « effet d'étiquette » en renseignant sur l'impact environnemental, comme le montre le graphique 2.7.

Le mode d'administration de la taxe sur les véhicules à moteur a évolué au fil du temps. Dans les pays de l'OCDE, ces taxes sont de plus en plus fonction des caractéristiques des véhicules, notamment environnementales, qui sont la consommation

Graphique 2.7. Taxes uniques sur les véhicules à moteur



Notes : Au 1^{er} janvier 2010. Taxes uniques sur les véhicules neufs seulement. Une « petite cylindrée » correspond à une voiture essence d'une puissance de 53 kW, 6,5 L/100 km, 821 kg, moteur de 1 000 cm³, prix hors taxe de 12 000 EUR; une « cylindrée moyenne » correspond à une voiture essence d'une puissance de 132 kW, 9,4 L/100 km, 1 468 kg, moteur de 2 400 cm³, prix hors taxe de 25 000 EUR; une « grosse cylindrée » correspond à une voiture essence ou 4x4 d'une puissance de 300 kW, 16,8 L/100 km, 2 587 kg, moteur de 6 200 cm³, prix hors taxe de 45 000 EUR. Pour les pays où les taxes sur les véhicules à moteur ont une composante CO₂, la taxe est calculée en fonction de la consommation de carburant des véhicules. En ce qui concerne les fédérations dans lesquelles les États perçoivent les taxes en vigueur, les juridictions suivantes ont été utilisées : Nouvelle-Galles-du-Sud (Australie), Ontario (Canada) et Californie (États-Unis). Ces taxes n'incluent pas les taxes non liées à l'environnement comme la TVA, et les composantes environnementales des taxes varient sensiblement entre véhicules de même cylindrée, notamment dans le cas des taxes basées sur les émissions de NO_x de chaque véhicule.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323582>

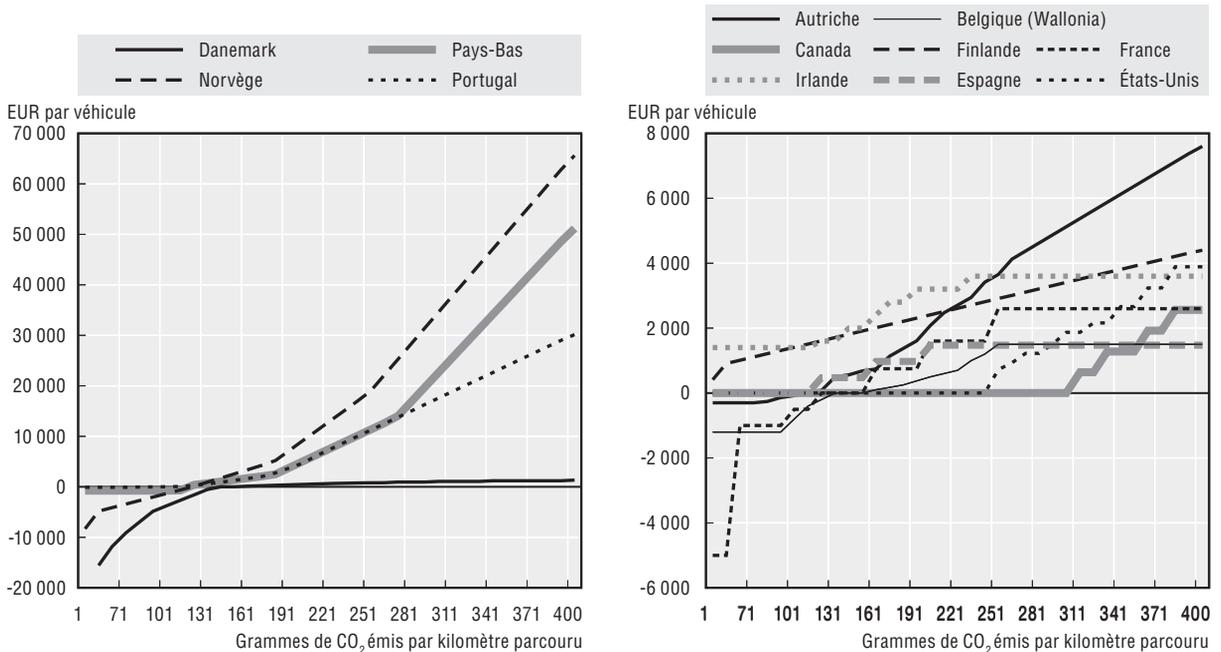
de carburant, les émissions de CO₂ par kilomètre, la puissance du moteur et le poids du véhicule⁴. Plusieurs de ces facteurs entrent souvent dans le calcul de la taxe. La Norvège, par exemple, tient compte des émissions de CO₂, du poids du véhicule et de la puissance du moteur. Chacun de ces éléments étant fortement taxé, les taxes uniques sur les grosses voitures sont bien plus élevées dans ce pays que partout ailleurs dans la zone OCDE; les taxes sur les véhicules de petite et moyenne cylindrée sont plus élevées au Danemark comme l'indique le graphique 2.7. Il existe des cas où la charge fiscale, plus spécialement pour les voitures plus grosses et plus polluantes, peut être égale à plusieurs fois le prix hors taxe du véhicule.

Certaines de ces taxes sont conçues de manière à peser davantage sur les véhicules très polluants. Dans plusieurs pays, les formules utilisées pour le calcul des taxes font intervenir de nombreuses variables différentes. Le graphique 2.8 indique uniquement la composante CO₂ (ou consommation de carburant) de la taxe appliquée aux véhicules dans les pays de l'OCDE. Comme le montre l'OCDE (2009b), la progressivité de ces taxes peut être importante à mesure de l'augmentation des taux d'émissions, comme en Norvège et au Portugal. Par ailleurs, la composante basée sur le CO₂ dans quatre pays, l'Autriche, la Finlande, l'Irlande et l'Espagne, est fonction du prix hors taxes du véhicule et dans plusieurs pays, les taux appliqués sont différents pour les véhicules à essence et les véhicules diesel.

Le graphique 2.9 convertit ces taxes, à partir de leur seule composante CO₂, en une valeur équivalente par tonne de CO₂ émise sur la durée de vie des véhicules, en posant

Graphique 2.8. Composante CO₂ des taxes uniques

Véhicules à essence, 2010



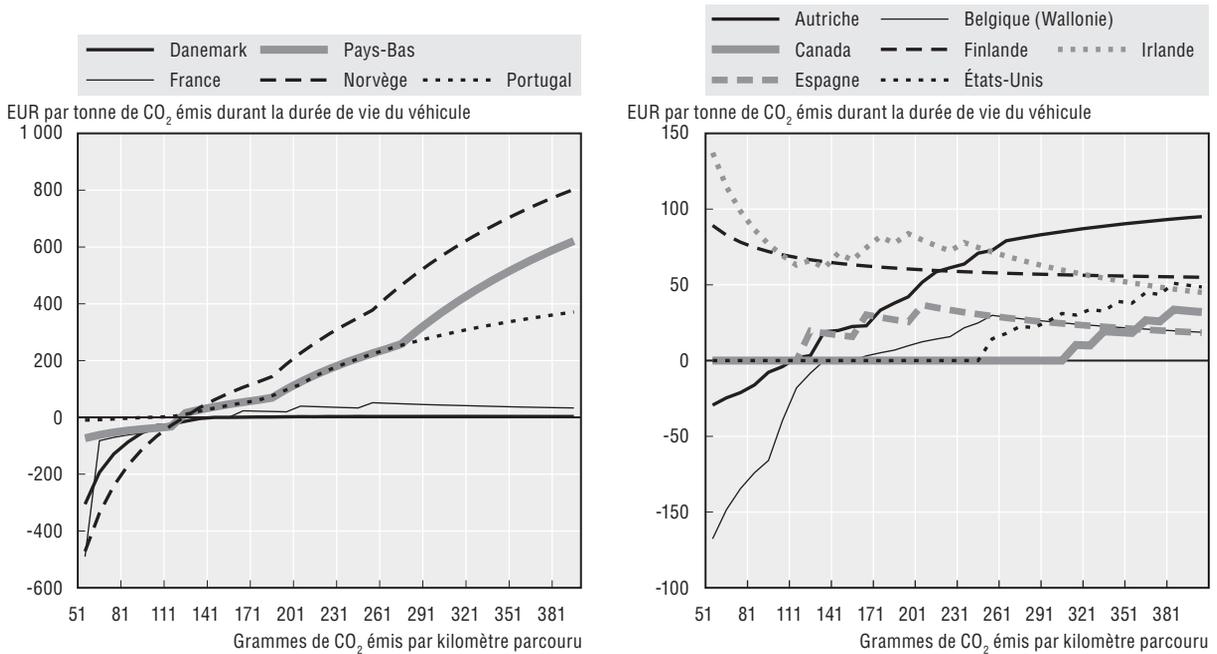
Notes : La composante CO₂ des taxes pour l'Espagne, l'Irlande, la Finlande et l'Autriche est également fonction du prix hors taxes du véhicule; pour cet exemple, on a utilisé un véhicule de 10 000 EUR. On notera que l'échelle des ordonnées n'est pas la même dans les deux graphiques.

Source : Données actualisées issues de la base de données OCDE (2009b).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323601>

comme hypothèse que chaque véhicule parcourt 200 000 km. Un taux uniforme par tonne de CO₂ fournirait une taxe constante sur les émissions, cohérente en termes de dommages causés à l'environnement. Le mode de fonctionnement des taxes sur les carburants est tel que le taux de la taxe est fixé indépendamment de la quantité de carburant consommée. Dans la moitié environ des pays de l'OCDE qui prélèvent une taxe unique sur les véhicules à moteur, le prix implicite du carbone est négatif à certains niveaux, ce qui indique que la société subventionne en fait les émissions de carbone à travers cet instrument. Avec les systèmes bonus-malus en place, les prix implicites du carbone augmentent, parfois de manière spectaculaire, puisque les émissions par kilomètre augmentent également. D'un autre côté, l'Irlande et la Finlande ont structuré leurs taxes de telle manière que le prix du carbone diminue effectivement à mesure que l'intensité des émissions de carbone augmente.

Parallèlement, les taxes récurrentes (annuelles) sur les véhicules à moteur reposent aussi, dans certaines économies de l'OCDE, sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, ce qui peut inciter à de nouvelles réductions d'émissions. Dans certains cas, comme en Irlande et au Portugal, les taxes récurrentes et les taxes uniques sont toutes deux liées à l'intensité des émissions de CO₂ du véhicule. Le graphique 2.10 donne un aperçu de l'incidence totale des composantes CO₂ (ou consommation de carburant) des taxes récurrentes et uniques, pour différents niveaux d'émissions. Il indique que les pays optent en général pour des taux implicitement progressifs sur les émissions de carbone des véhicules à moteur, puisque le prix implicite du carbone est beaucoup plus élevé pour les véhicules affichant des intensités d'émissions de 380 g CO₂/km que pour ceux affichant

Graphique 2.9. **Prix implicite du carbone et taxes sur les véhicules à moteur**Calculé à partir de la seule composante CO₂ des taxes uniques sur les véhicules à essence

Notes : Les composantes des taxes concernant le CO₂ pour l'Espagne, l'Irlande, la Finlande et l'Autriche sont également fonction du prix hors taxes du véhicule; pour cet exemple, on a utilisé un véhicule de 10 000 EUR. On a posé comme hypothèse 200 000 km pour la durée de vie des véhicules. On notera que l'échelle des ordonnées n'est pas la même dans les deux graphiques.

Source : Données actualisées issues de la base de données OCDE (2009b).

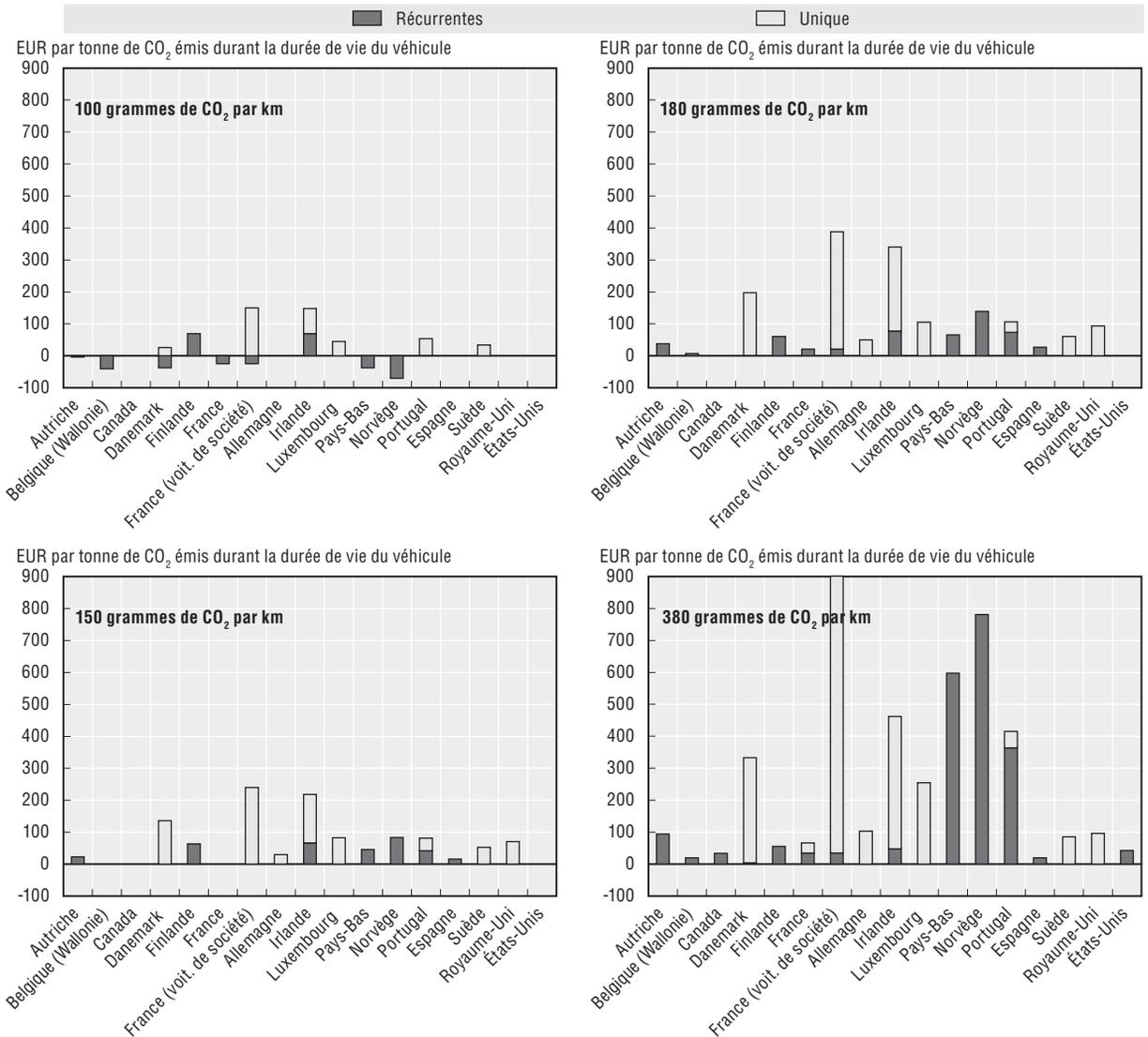
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323620>

100 g CO₂/km. C'est ce que l'on observe en dépit du fait qu'une tonne de CO₂ émis par des véhicules à faible émission cause les mêmes dommages à l'environnement qu'une tonne provenant de véhicules à forte émission.

Ces taux implicites peuvent atteindre des niveaux très élevés. Pour les véhicules émettant 380 g CO₂/km, le prix implicite du carbone dépasse les 300 EUR/tonne au Danemark, en France (uniquement pour les voitures de société, dont la fiscalité est très différente de celle des véhicules à usage personnel en ce qui concerne les taxes récurrentes), en Irlande, aux Pays-Bas, en Norvège et au Portugal, bien au-delà du prix de marché du carbone dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission. Ces résultats apportent des informations intéressantes, mais il importe de rappeler que les taxes uniques et récurrentes sur les véhicules à moteur font partie d'une panoplie d'instruments, qui comprend également les taxes sur les carburants, d'autres composantes des taxes uniques et récurrentes sur les véhicules (taxes calculées directement en pourcentage et taxes reposant sur le poids du véhicule et la cylindrée du moteur) ainsi que la tarification routière et les redevances de congestion, qui influent collectivement sur le prix effectif des émissions de CO₂.

2.2.2. Autres taxes

Si les recettes fiscales environnementales concernent majoritairement les véhicules à moteur et les carburants automobiles, certains pays prélèvent également des taxes sur d'autres assiettes d'imposition liées à l'environnement. Ces taxes englobent un large éventail de polluants. Le Danemark, par exemple, a mis en place de nombreuses taxes

Graphique 2.10. **Total des composantes CO₂ dans la fiscalité des véhicules à moteur**Prix implicite du carbone découlant des taxes uniques et récurrentes liées aux émissions de CO₂ des véhicules à essence

Notes : Aucune actualisation n'a été effectuée pour les taxes récurrentes et, si la composante CO₂ est aussi liée au prix du véhicule, on a utilisé une valeur hors taxes nette de 10 000 EUR. On suppose que la durée de vie du véhicule est de 200 000 km.

Source : Données actualisées issues de la base de données OCDE (2009b).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932323639>

écologiques qui frappent notamment les couverts jetables, les sacs plastique, les ampoules électriques et le phosphore dans les aliments pour animaux.

Le recours accru aux taxes transparait dans la prolifération d'instruments de ce type dans les pays de l'OCDE, comme le montre le tableau 2.1. Entre 2000 et 2010, un nombre important d'économies de l'OCDE ont adopté de nouvelles taxes (sur les piles et les émissions de NO_x et de COV, par exemple). Sur les 33 pays membres de l'OCDE, 25 prélèvent des redevances sur les déchets.

Même si elles génèrent des recettes relativement modestes, ces taxes peuvent avoir un impact environnemental assez important puisque les élasticités-prix sont généralement plus élevées en valeur absolue, en raison notamment du ciblage plus précis des taxes sur

Tableau 2.1. **Champ d'application des instruments fiscaux**
Mesures fiscales vertes appliquées par les pays

2000				2010		
NO _x	France Italie Rép. tchèque Suède			Australie (ACT, NSW) Canada (BC) Danemark Espagne (Aragon, Castille-La Manche, Galice)	États-Unis (ME) France Hongrie Italie Norvège Pologne Rép. slovaque Rép. tchèque	Suède Estonie ¹
HFC et substances appauvrissant la couche d'ozone	Australie Canada	États-Unis Rép. tchèque		Australie Canada Danemark	États-Unis Norvège Pologne	Rép. slovaque Rép. tchèque
COV (y compris solvants chlorés)	Danemark Norvège	Pologne	Suisse	Australie (ACT, NSW) Canada (BC) Corée	Danemark États-Unis (ME) Norvège Pologne	Rép. tchèque Slovénie Suisse Estonie ¹
Déchets	Allemagne Belgique Canada (AB, BC, MB, NB, NS, ON, PE, QC, échelon fédéral) Corée	Danemark États-Unis (AL, AR, RI, TX, échelon fédéral) Finlande France Grèce	Hongrie Italie Japon Norvège Rép. tchèque Suède Suisse	Allemagne Australie (NSW, échelon fédéral) Autriche (Burgenland, Vienne, échelon fédéral) Belgique Canada (AB, BC, MB, NB, NL, NS, ON, PE, QC, SK, échelon fédéral) Finlande France	Corée Danemark Espagne (Andalousie, Catalogne, Madrid) États-Unis (AL, AK, AR, FL, IN, IA, KS, LA, MD, MS, MO, NE, NJ, NY, OH, RI, SC, TX, VA, WA, échelon fédéral) Finlande France	Hongrie Islande Israël (à compter de 2011) Italie Japon Norvège Pays-Bas Pologne Portugal Rép. slovaque Rép. tchèque Royaume-Uni Suède Suisse
Piles	Belgique Canada (BC)	Corée	Danemark	Autriche Belgique Canada (BC) Corée Danemark	États-Unis (FL, MS, SC, TX) Hongrie Islande Italie	Pologne Portugal Rép. slovaque Suède Suisse

Notes : La catégorie « déchets » inclut les redevances de mise en décharge ou d'incinération, ainsi que les prélèvements sur des biens spécifiques pouvant causer des problèmes au niveau du traitement des déchets (boîtes de peinture, appareils photo numériques, etc.); les piles ne sont pas incluses dans la catégorie des déchets, étant donné qu'elles sont considérées comme une catégorie à part.

1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE.

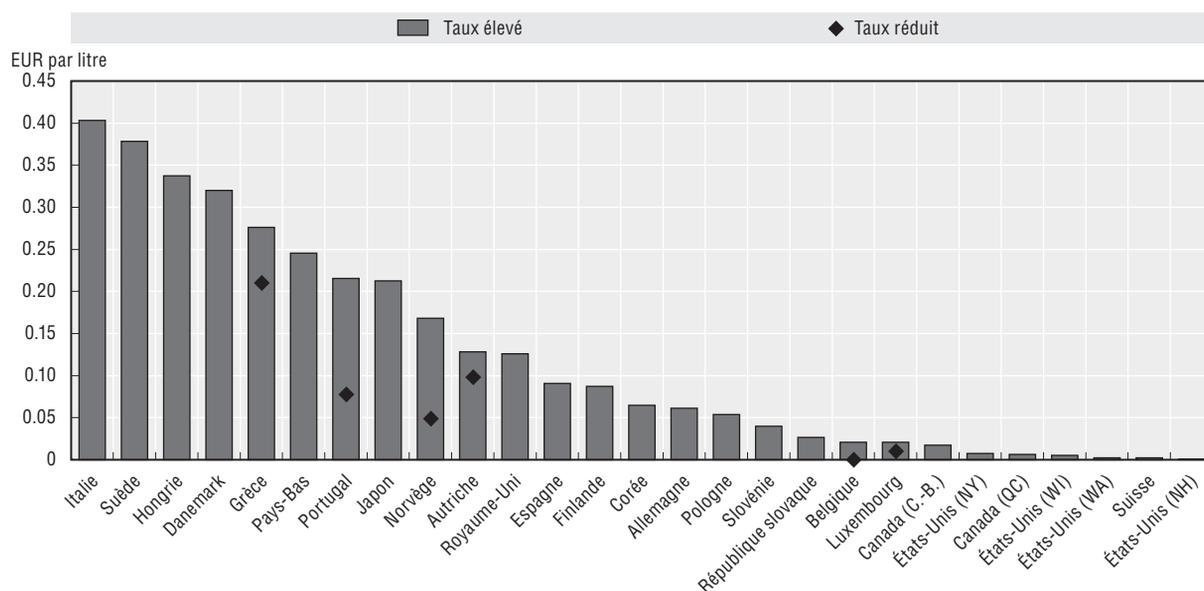
Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

le polluant concerné. Toutefois, pour adopter des taxes dont l'assiette peut être plus étroite, les États doivent mettre en balance l'efficacité de la politique environnementale et la complexité générale/lourdeur administrative du dispositif fiscal.

Fioul léger

Après avoir analysé les taxes sur les carburants dans les économies de l'OCDE, il peut être intéressant d'examiner les taxes sur le fioul léger à titre de comparaison. Le fioul léger est, sur le plan pratique, presque identique au gazole utilisé dans les véhicules à moteur, mais il est taxé pour des usages autres que le transport routier, comme par exemple le chauffage ou divers procédés industriels. Dans la plupart des cas, les taux indiqués dans le graphique 2.11 sont nettement inférieurs à ceux des carburants (gazole) comparables utilisés pour le transport routier (voir graphique 2.5). Dans plusieurs pays, le fioul léger n'est tout simplement soumis à aucun instrument d'écofiscalité.

Graphique 2.11. Taxes sur le fioul léger



Notes : Au 1^{er} janvier 2010. Lorsqu'il existe plusieurs taux pour différents types de fioul léger (gazole, kérosène, par exemple) on a utilisé celui du gazole. Les taux sont réduits pour des raisons diverses : usages différents, caractéristiques différentes ou accords négociés entre les entreprises et les pouvoirs publics. Lorsqu'il existe de multiples taux réduits, c'est le plus faible qui est indiqué en tant que « taux bas ».

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323658>

Émissions d'oxydes d'azote

Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) contribuent pour une large part à la pollution atmosphérique locale; par réaction avec d'autres substances, cette famille de composés a des effets négatifs sur la santé et l'environnement. Par exemple, les NO_x interviennent dans la formation de l'ozone troposphérique (smog), des pluies acides, des particules dans l'air et contribue au changement climatique et à la détérioration de la qualité de l'eau; ils sont généralement produits par combustion. Des réglementations de plus en plus strictes ont considérablement réduit les émissions de NO_x des véhicules à moteur; aux États-Unis, par exemple, celles-ci ont diminué de 38 % entre 1970 et 2008, même si le nombre de voitures et le nombre de kilomètres parcourus ont considérablement augmenté. Néanmoins, l'EPA (2009) indique que 68 % des émissions de NO_x aux États-Unis proviennent de sources fixes.

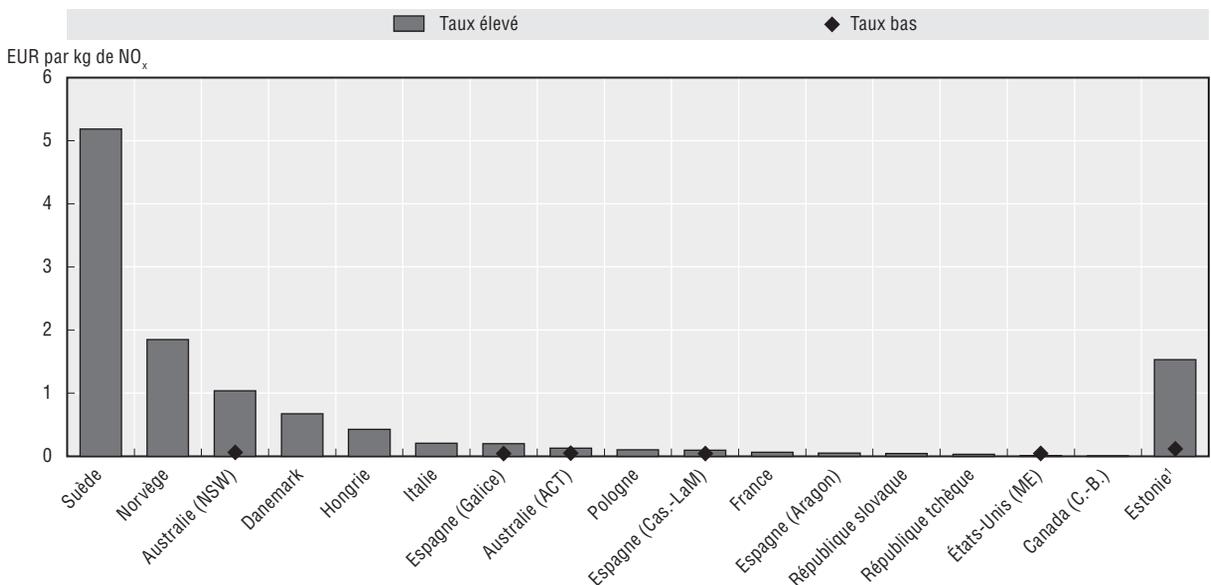
C'est pour ces raisons notamment que certains pays de l'OCDE sont allés plus loin que la réglementation en taxant directement les émissions atmosphériques de NO_x ou en instaurant des systèmes de permis négociables (comme les États-Unis et la Corée). Comme le montre l'expérience de la Suède évoquée dans l'encadré 3.2, il peut s'avérer difficile de calculer les émissions de NO_x dans la mesure où de nombreux éléments influent sur leur formation durant le processus de combustion. Des systèmes de contrôle sophistiqués sont donc généralement nécessaires pour évaluer correctement ces émissions. Leur coût de départ peut retarder l'application de ce type de taxes mais, une fois en place, ils fournissent beaucoup d'informations aux organismes de réglementation et aux personnes soumises à ces dispositions, et peuvent entraîner des réductions d'émissions significatives.

Le graphique 2.12 illustre les taxes sur les émissions de NO_x appliquées dans certains pays de l'OCDE. En général, les taux sont relativement faibles, le plus souvent inférieurs à 0.20 EUR par kilogramme. La Suède, la Norvège et, dans certaines circonstances, la Nouvelle-Galles-du-Sud en Australie, appliquent cependant des taux beaucoup plus élevés. La Suède, qui affiche le taux le plus élevé de l'OCDE, a assorti ce prélèvement d'une condition qui est que la totalité du produit de la taxe soit redistribuée aux producteurs qui l'acquittent, en fonction de leur production d'énergie; dans l'État du Maine, le taux augmente avec le niveau d'émissions et dépend des recettes totales perçues (c'est-à-dire que si un certain seuil de recettes n'est pas atteint, la surtaxe peut être doublée). Enfin, la taxe australienne (voir l'encadré 2.4 pour plus de détails sur le système d'autorisation basé sur les rejets qui a été adopté en Nouvelle-Galles-du-Sud) est certainement la plus complète dans la mesure où elle varie en fonction de la quantité émise ainsi que de l'endroit et du moment de l'année où se produisent les émissions, ce qui permet de mieux tenir compte des dommages réels causés.

Solvants chlorés

Plusieurs pays prélèvent des taxes sur les solvants chlorés, produits chimiques utilisés dans différents procédés industriels. Certains solvants chlorés qui contribuent à l'appauvrissement de la couche d'ozone, comme par exemple les hydrocarbures chlorofluorés, sont soumis à un contrôle strict depuis le Protocole de Montréal. D'autres continuent d'être utilisés dans des branches d'activité précises, généralement le nettoyage

Graphique 2.12. Taxes sur les émissions atmosphériques de NO_x



Notes : Au 1^{er} janvier 2010. Les taux élevés correspondent au taux en vigueur le plus élevé (généralement le taux standard) et les taux bas correspondent au taux le plus faible en vigueur dans la juridiction concernée (en général en fonction du moment, du lieu et des modalités d'émission). En ce qui concerne l'Australie, NSW signifie l'État de Nouvelle-Galles-du-Sud et ACT le Territoire de la Capitale australienne; en ce qui concerne l'Espagne, Cas.-LaM signifie la communauté autonome de Castille-La Manche; pour les États-Unis, ME signifie l'État du Maine et pour le Canada C.-B. signifie la province de Colombie-Britannique.

1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323677>

Encadré 2.4. Fiscalité intégrée : systèmes d'autorisation axés sur la charge polluante en Nouvelle-Galles-du-Sud

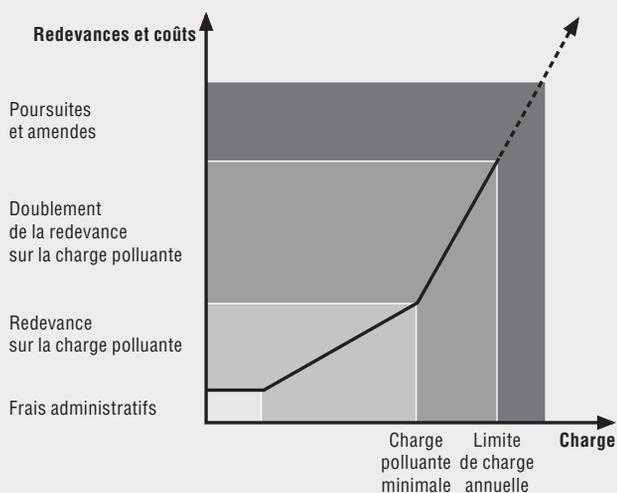
Plusieurs pays sont en train d'évoluer vers une approche plus intégrée de la fiscalité environnementale et suppriment un grand nombre de petites taxes et réglementations visant les différents polluants pour privilégier une approche plus unifiée. Cette méthode a pour avantage non seulement de réduire les coûts administratifs pour l'État et l'industrie, mais aussi de faire percevoir plus facilement les dommages relatifs causés par les différents polluants.

En Australie, le gouvernement de la Nouvelle-Galles-du-Sud a adopté un vaste dispositif de lutte contre la pollution industrielle qui regroupe un grand nombre de taxes et réglementations environnementales, couplées à un système général d'autorisations. Mis en œuvre en 1999 dans le cadre du *Protection of the Environment Operations Act* de 1997, ce dispositif marque une évolution vers une approche globale couvrant tous les polluants d'une même source et ne comporte aucune prescription en matière de technologie ou de réduction des émissions.

Le dispositif englobe un grand nombre d'industries et intègre en permanence de nouveaux entrants. Ce système général d'autorisations est censé fixer les plafonds d'émissions, les conditions de suivi et de notification, ainsi que l'assiette des prélèvements pour un large éventail de polluants. Pour commencer, tous les titulaires d'une autorisation sont soumis à des frais d'administration générale calculés en fonction de leur taille, et qui diffèrent selon les branches d'activité. Ces frais constituent le montant minimum de prélèvements. Certaines industries sont en outre assujetties à des taxes reposant sur la charge polluante qui leur est imputée et calculées en fonction de plusieurs critères liés aux dommages causés à l'environnement :

- la quantité de polluants émis (charge servant d'assiette) ;
- une pondération en fonction des dommages causés par le polluant considéré (pondération axée sur les polluants) : par exemple pour le mercure le facteur de pondération est 77 000 alors que pour les oxydes de soufre il est de 1.5 ;
- une pondération en fonction de la situation environnementale locale (pondération axée sur les zones critiques) : par exemple on applique aux zones dans lesquelles les émissions de COV sont déjà élevées (zones urbaines) un facteur de pondération beaucoup plus élevé qu'aux autres zones (zones rurales) ;
- la redevance par unité de pollution (unités pour le calcul de la taxe sur les polluants) ;
- enfin, si la charge imposable dépasse un seuil donné on double les taux. Au-delà d'un certain seuil de pollution annuel, les taxes se transforment en amendes et des poursuites sont engagées.

Parce qu'il intègre les taxes et redevances visant un large éventail de polluants, ce dispositif offre un outil plus complet et plus efficace pour faire face aux problèmes environnementaux. Par exemple, il existe pour les entreprises qui produisent du coke un dispositif unique qui évalue leurs émissions de benzène, de benzo(a)pyrène, de particules grossières, de particules fines, de sulfure d'hydrogène, d'oxydes d'azote, d'oxydes sulfurés et de composés organiques volatils dans l'air, ainsi que leurs rejets d'huile et de graisse, de solides en suspension, de dérivés phénoliques et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'eau.



Encadré 2.4. Fiscalité intégrée : systèmes d'autorisation axés sur la charge polluante en Nouvelle-Galles-du-Sud (suite)

Pour encourager les investissements antipollution, les entreprises peuvent conclure des accords avec l'Agence pour la protection de l'environnement (EPA). Ces accords permettent aux entreprises qui adoptent des mesures antipollution d'être, en contrepartie, évaluées sur la base des taux de pollution prévus après mise en œuvre de ces mesures durant toute la période de mise en œuvre (qui peut aller jusqu'à trois ans).

Ce programme laisse une marge de manœuvre aux entreprises pour trouver de nouvelles possibilités de réduire la pollution (et par conséquent son incidence fiscale), ainsi qu'à l'administration. Après avoir constaté que la taxe sur la pollution de l'eau était adaptée mais que celle sur la pollution de l'air n'était pas assez élevée pour atteindre les objectifs prévus, le gouvernement a augmenté cette taxe en 2004 sans avoir à délivrer de nouvelles autorisations aux entreprises concernées. En 2001-02, le dispositif a permis de collecter 16 millions AUD, puis 33 millions AUD en 2007-08, en partie grâce à l'extension de la couverture du dispositif.

Source : NSW EPA (2001) et Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

à sec et le dégraissage de métaux. Ces substances qui ne contribuent pas à l'appauvrissement de la couche d'ozone continuent cependant d'avoir un impact sur la santé humaine et l'environnement et sont généralement réglementées aux fins de la protection de l'environnement. Au début des années 90, quelques pays ont commencé de répondre aux craintes que suscitent ces produits chimiques par le biais de taxes. Le tableau 2.2 en donne un aperçu.

Il est intéressant d'observer que, lorsqu'on dispose de données sur l'efficacité des taxes, les résultats sont tout à fait remarquables. Le Danemark et la Norvège ont enregistré

Tableau 2.2. Taxes sur les solvants chlorés

Lieu	Nom de la mesure	Type de taxe	Taux au 01.01.2010	Recettes générées	Efficacité
Corée	Taxe sur les effluents aqueux.	Taxe sur les rejets de tétrachloréthylène et de trichloréthylène dans l'eau.	186.39 EUR /kg		
Danemark	Taxe sur certains solvants chlorés.	Taxe sur les rejets de dichlorométhane, tétrachloréthylène, trichloréthylène.	0.27 EUR/kg	0.1 million USD (2007).	La loi est entrée en vigueur en janvier 1996. D'après les estimations, la consommation de trichloréthylène est passée de 1 000 tonnes/an avant l'application de la taxe, à 356 tonnes/an en 1998. Pour le tétrachloréthylène, elle est tombée de 720 à 463 tonnes/an en 1998.
Norvège	Taxe sur le trichloroéthane (TRI) et le perchloréthylène (PER).	Taxe sur les intrants nocifs.	7.10 EUR /kg ¹	PER : 0.5 million USD (2008). TRI : 0.4 million USD (2008).	Taxe entrée en vigueur en 2000. D'après les estimations, l'utilisation de TRI a été ramenée de 500 tonnes en 1999, à 139 tonnes en 2001. Concernant le PER, l'utilisation a été ramenée de 270 tonnes en 1999, à 32 tonnes en 2001.
Pologne	Redevance sur la pollution atmosphérique.	Taxe sur les émissions de trichloroéthane dans l'air.	37.97 EUR /kg		

1. En ce qui concerne la Norvège, 41% de la redevance est remboursée pour les produits recyclés ou éliminés de manière appropriée.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement. La source d'information concernant l'efficacité de la taxe est le ministère danois de l'Environnement (2000) pour le Danemark, et Sterner (2004) pour la Norvège.

des réductions considérables de la consommation de solvants chlorés dans leur pays en présence de taux d'imposition très différents. Certains pays ont recours à d'autres instruments pour limiter l'utilisation de ces produits chimiques; la Suède les interdit totalement⁵, le Canada délivre des licences avec des plafonds dégressifs dans le temps, et l'Allemagne impose des normes techniques concernant leur utilisation. Dans tous ces pays, les recettes générées sont relativement faibles, ce qui indique qu'elles ne constituent pas la principale raison de l'application de ces taxes.

Pesticides et engrais

Les pesticides peuvent être tout à fait nocifs pour l'environnement, de par leurs effets sur la faune et la flore sauvages, la biodiversité et les systèmes d'alimentation en eau qu'ils contaminent par ruissellement. Certaines substances sont soumises à un contrôle sévère dans les économies de l'OCDE, les autorisations de mise sur le marché ne sont délivrées par les pouvoirs publics qu'à l'issue de procédures réglementaires strictes. Les pays utilisent généralement différentes méthodes pour réduire l'utilisation de ces produits dans le monde agricole : campagnes d'information, réglementation de l'utilisation et méthodes permettant d'en limiter l'usage. Cependant, seuls quelques pays prélèvent effectivement des taxes sur les pesticides dans le but de limiter l'application autorisée. Même s'ils ne sont pas potentiellement aussi toxiques que les pesticides, les engrais peuvent avoir aussi une incidence importante, notamment sur la qualité des eaux du fait qu'ils enrichissent les eaux de ruissellement. Le tableau 2.3 présente différentes mesures adoptées par les pays dans ce domaine. Les recettes provenant de ces taxes varient aussi considérablement, allant de 80 millions USD au Danemark en 2007 pour les pesticides, à 11.5 millions USD en Norvège, compte tenu des différents taux appliqués par ces pays.

Il est intéressant d'observer la variété des mesures adoptées par les pays. La Suède, par exemple, impose la même taxe par unité de produit actif sur tous les types de pesticides, appliquant le même taux aux produits relativement inoffensifs qu'aux produits plus toxiques. D'autres pays appliquent une taxe qui est égale à un pourcentage du prix du produit. Ainsi, un gros utilisateur achetant des pesticides en gros paie moins cher l'unité de pesticide qu'un jardinier amateur achetant son produit dans un commerce de quartier.

La Norvège a abandonné en 1998 le système des taxes en pourcentage perçues sur les importations de pesticides pour passer à la méthode qui classe par catégories l'ensemble des pesticides en fonction de leurs effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement. Ce faisant, elle indique la valeur spécifique correspondant au dommage causé, indépendamment du prix du pesticide. Non seulement cela encourage une utilisation plus prudente des pesticides en général, mais cela incite également à utiliser des substituts moins dommageables puisque les prix des pesticides sont différenciés. Ce système peut toutefois se révéler très lourd à administrer tant pour les organismes de réglementation que pour l'industrie. En Norvège, le problème est moindre puisque 188 pesticides seulement sont autorisés⁶. Ce niveau d'homologation est très différent de celui qui existe au Royaume-Uni où 3 075 pesticides ont été homologués⁷. L'adoption en cours, dans l'Espace économique européen, du programme REACH concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances, permettra aux gouvernements de disposer d'informations plus complètes sur les risques encourus afin d'étayer leurs décisions concernant la fiscalité environnementale des pesticides.

Tableau 2.3. **Taxes sur les pesticides et les engrais**

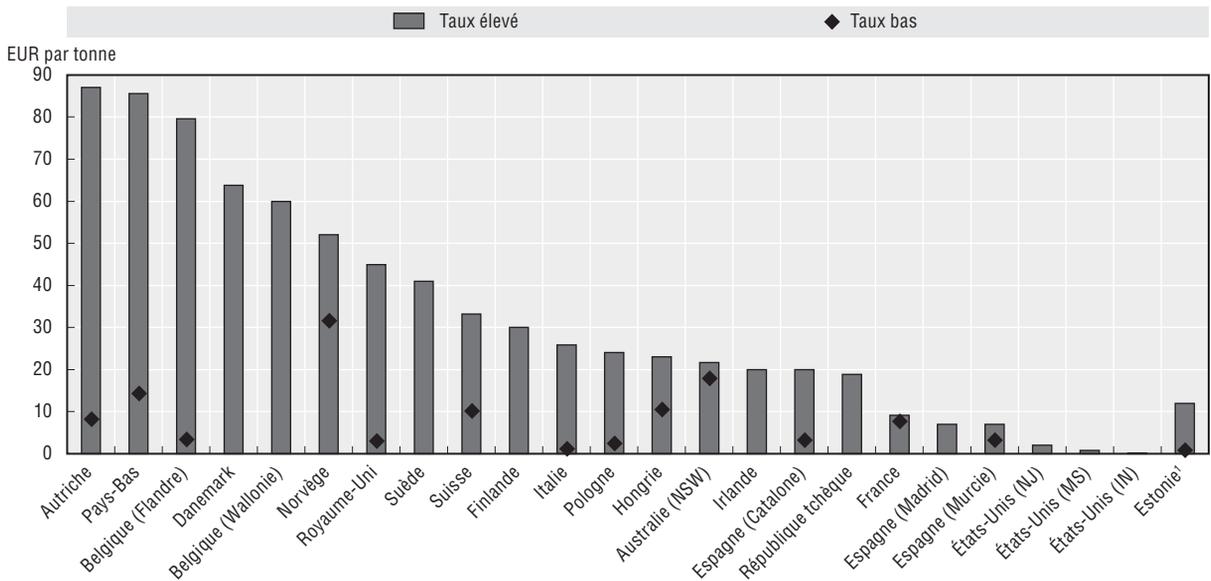
	Description des taxes en vigueur le 1 ^{er} janvier 2010	Remarques
Canada (Colombie-Britannique)	0.7568 EUR par litre de pesticide.	Produit affecté au programme de gestion des résidus.
Danemark	Pesticides : 35 % du prix de détail des produits chimiques destinés à la désinfection des sols et des insecticides; 25 % du prix de détail des produits chimiques répulsifs pour les insectes et les mammifères, des produits chimiques destinés à limiter la croissance des végétaux, des fongicides et herbicides; et 3 % du prix de détail des produits chimiques répulsifs pour les rats, les souris, les taupes et les lièvres, et des fongicides pour la protection du bois. Engrais : 0.67 EUR par kg d'azote.	Les exportations sont exonérées. Affecté au secteur de l'environnement et de l'agriculture. Applicable uniquement à l'azote utilisé en dehors du secteur agricole.
États-Unis	0.001 EUR – 0.004 EUR par kg	Affecté aux activités d'inspection financière.
France	Sept catégories de pesticides, les taux allant de 0.38 EUR par kg à 1.68 EUR par kg	
Norvège	Taxe par kg ou litre de pesticide = (taux de base * facteur) * 1 000 / dose standard La dose standard est le taux d'application maximal en kilogrammes ou litres par hectare pour la culture principale pour laquelle ce pesticide particulier est utilisé. Le taux de base est fixé par les pouvoirs publics et est identique pour tous les produits (il était de 3.12 EUR par kg ou litre en 2005). Le facteur est une pondération basée sur le niveau de risque relatif du pesticide selon le tableau suivant : Facteur Produits	
	0.5 Produits présentant un faible risque pour la santé humaine et un faible risque pour l'environnement	
	3 Produits présentant un faible risque pour la santé humaine et un risque modéré pour l'environnement, ou présentant un risque modéré pour la santé humaine et un faible risque pour l'environnement	
	5 Produits présentant un faible risque pour la santé humaine et un risque important pour l'environnement, ou présentant un risque modéré pour la santé humaine et pour l'environnement, ou présentant un risque important pour la santé humaine et un faible risque pour l'environnement	
	7 Produits présentant un risque modéré pour la santé humaine et un risque important pour l'environnement, ou présentant un risque important pour la santé humaine et un risque modéré pour l'environnement	
	9 Produits présentant un risque important pour la santé humaine et pour l'environnement	
	50 Produits concentrés pour jardins	
	150 Produits pour jardins prêts à l'emploi	
Suède	Pesticides : 3.11 EUR par kg entier de composant actif.	Les produits de préservation du bois sont exonérés

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement et OCDE (2005).

Déchets

Il existe dans les pays de l'OCDE plusieurs programmes visant à réduire les quantités de déchets ménagers ou industriels. Les programmes de recyclage et de compostage, les mesures prises par les fabricants pour réduire les déchets, ainsi que les systèmes de responsabilité élargie des producteurs sont quelques-uns des nombreux types de programmes existants. Ces mesures ne permettent toutefois pas d'éliminer tous les déchets, et des solutions doivent être trouvées pour traiter ceux qui restent. Les options envisageables se classent en gros dans deux catégories, l'incinération et la mise en décharge, qui ont toutes deux des effets dommageables sur l'environnement.

Le graphique 2.13 illustre les taxes de mise en décharge dans les pays de l'OCDE. Ces taxes dépendent de nombreux facteurs qui peuvent varier selon les pays, tels que la composition des déchets municipaux, la capacité des décharges de maîtriser les dommages environnementaux (notamment les infiltrations dans les nappes souterraines), l'existence d'autres solutions envisageables ou la disponibilité de terrains utilisables à cette fin. L'Autriche et les Pays-Bas sont les pays de l'OCDE où les taxes sont les plus

Graphique 2.13. **Taxe de mise en décharge**

Notes : Au 1^{er} janvier 2010. Les taxes de mise en décharge ou de transformation des déchets (hors incinération) n'incluent pas les taxes sur les déchets dangereux ou les boues, ni les taxes ou redevances sur les décharges sauvages. On notera qu'en Israël, une redevance de mise en décharge doit entrer en vigueur en 2011 à un taux de 9 EUR par tonne.

1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932323696>

élevées, tandis que les taux les plus faibles sont observés dans les quelques États des États-Unis qui appliquent effectivement des taxes de mise en décharge.

Contrairement à beaucoup d'autres taxes et redevances examinées précédemment, les taxes sur les déchets exercent un impact moins direct. Dans le cas des émissions de NO_x, par exemple, les entreprises émettrices sont assujetties à une taxe calculée sur la base de leurs émissions et la plupart d'entre elles ont les moyens de réduire leurs émissions. Cependant, il peut exister un décalage important entre la perception de la taxe (lorsque les ordures ménagères sont mises en décharge) et l'action à l'origine du dommage (la création de déchets par le producteur). En raison de ce décalage, il peut se révéler difficile de répercuter la taxe sur les ménages, ces derniers ayant peu de prise sur des aspects tels que le conditionnement des produits, qui dépendent des producteurs. L'efficacité des taxes sur les déchets est moindre lorsque les possibilités de recyclage et de compostage sont limitées ou qu'il existe des décharges sauvages.

2.3. Exonérations et allègements de fiscalité environnementale

Si les politiques de portée générale sont en principe très efficaces pour faire face aux problèmes environnementaux, les régimes fiscaux présentent souvent des caractéristiques telles que l'on ne peut guère les considérer comme de portée générale, et ce pour un certain nombre de raisons. Dans certains cas, comme celui présenté dans l'encadré 2.3, la fiscalité environnementale peut être utilisée pour s'attaquer à des problématiques autres que la seule protection de l'environnement. Si toutes les sources de pollution doivent assumer l'intégralité des coûts des externalités négatives auxquelles elles contribuent, toutes les sources ne contribuent pas aux mêmes externalités.

La politique fiscale agricole offre une bonne illustration de l'importance de bien comprendre pourquoi et dans quelles conditions il convient de ne pas appliquer une fiscalité de portée générale. Les activités agricoles sont exemptées de nombreuses taxes liées à l'environnement, comme par exemple la taxe sur l'azote au Danemark, la taxe sur l'extraction d'eaux souterraines aux Pays-Bas ou la taxe sur les pneumatiques dans la province canadienne du Manitoba. Cependant, les exonérations et réductions les plus importantes accordées au secteur agricole concernent les carburants et les véhicules à moteur, comme l'indique le tableau 2.4.

Bien souvent, les exonérations accordées aux agriculteurs ne sont pas logiques du point de vue environnemental. Les prélèvements dans les aquifères causent les mêmes dommages s'ils sont effectués par un agriculteur ou par toute autre personne. Il en va de même pour l'utilisation des pneumatiques ou leur élimination. La situation est différente toutefois en ce qui concerne les taxes sur les véhicules à moteur et les carburants. Ces taxes écologiques sont parfois justifiées par des raisons liées ou non à l'environnement : utilisation des routes et autoroutes financées par des deniers publics, effets sanitaires de la pollution atmosphérique locale, coûts des accidents de la route, besoins de recettes générales de l'État et, enfin, contribution des gaz à effet de serre au changement climatique. Il est évident que le carburant utilisé dans le secteur agricole ne contribue pas à chacun des effets auxquels les taxes sur les carburants et sur les véhicules peuvent s'efforcer de faire face. La consommation de carburant dans les exploitations agricoles n'est pas liée à l'utilisation d'infrastructures routières et autoroutières et ne contribue certainement pas pour une large part à la congestion urbaine, et la pollution atmosphérique locale ne touche vraisemblablement qu'un nombre limité de personnes dans les pays moins densément peuplés. Pour toutes ces raisons, la réduction du montant de la taxe pour l'agriculture peut se justifier dans certains cas. Dans la mesure où toutes les émissions de gaz à effet de serre, quelque soit leur origine, contribuent de la même façon au réchauffement climatique au niveau mondial, par exemple, il ne semble guère approprié d'accorder des exonérations totales des taxes liées à l'environnement. De manière générale, les exonérations de taxes environnementales doivent être pesées avec soin, compte tenu des multiples considérations qui entrent en jeu dans la fixation des taux.

Des réductions, exonérations et autres dispositions spéciales peuvent aussi intervenir du fait des problèmes que pose aux gouvernements la mise en place de taxes liées à l'environnement, et qui portent sur deux aspects : la compétitivité sectorielle et les effets redistributifs (OCDE, 2006). Ces aspects ont en général un impact sur d'autres dossiers importants de l'action gouvernementale comme la politique sociale ou la politique économique ou industrielle. Pour faciliter l'application de ces taxes, les gouvernements doivent trouver un juste équilibre entre les diverses incidences et s'efforcer de trouver des moyens de limiter les conséquences défavorables. Lorsque certains pollueurs sont exemptés ou moins touchés, ces mesures peuvent faire varier considérablement la valeur attribuée aux dommages environnementaux causés par des activités comparables.

Concernant le premier aspect, il ne fait aucun doute que la fiscalité environnementale entend avoir des effets sur la compétitivité. Imposer une taxe par unité de polluant devrait affecter beaucoup plus l'entreprise très polluante qui fabrique un produit donné, que celle qui a trouvé une méthode de production moins polluante pour le même produit. L'entreprise polluante est pénalisée sur le plan concurrentiel justement parce qu'elle crée davantage de ce à quoi la société attribue une valeur négative. Cette taxe devrait même

Tableau 2.4. **Exonérations totales de taxes environnementales pour l'agriculture**

Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les véhicules à moteur (récurrente) ● Taxe sur les prélèvements d'eau (Mecklenbourg-Poméranie-Occidentale) 	Islande	<ul style="list-style-type: none"> ● Accise sur les véhicules à moteur (unique)
Autriche	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les véhicules à moteur (récurrente) 	Italie	<ul style="list-style-type: none"> ● Droits d'accise sur les produits énergétiques (gazole pour les cultures sous serres)
Belgique	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe routière supplémentaire (récurrente) ● Taxe routière (récurrente) ● Droits d'accise (gazole, kérosène, fioul lourd, GPL, essence, gaz naturel, électricité, charbon, coke ou lignite) 	Japon	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur l'essence et le charbon (charbon, gaz naturel et autres combustibles) ● Taxe sur les livraisons de fioul léger ● Redevance sur les prélèvements d'eau des rivières
Canada	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxes sur les carburants (gazole, essence et autres produits énergétiques dans les provinces AB, BC, MB, NB, NL, NS, ON, PE, QC, SK) ● Taxe sur les pneumatiques (MB) ● Droit d'enregistrement supplémentaire pour les véhicules de grosse cylindrée (QC) ● Redevance sur les prélèvements d'eau (NS) 	Luxembourg	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les huiles minérales (gazole, essence)
Danemark	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur l'azote 	Norvège	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe annuelle sur les véhicules à moteur, en fonction de leur poids ● Taxe sur le gazole ● Taxe sur la consommation d'électricité (cultures en serres)
Espagne	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur l'eau (Aragon, Asturies, îles Baléares, Cantabrie, Catalogne, Galicie, La Rioja) ● Taxe sur les déchets (Madrid, Murcie) ● Taxe sur les dommages environnementaux dus à certaines utilisations d'eau provenant des réservoirs (Galice) ● Taxe sur la pollution atmosphérique (élevage de porcs en Murcie) ● Taxe sur l'immatriculation des véhicules (unique et récurrente) 	Pays-Bas	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les véhicules à moteur (récurrente) ● Taxe sur les prélèvements d'eau souterraine
États-Unis	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les carburants (gazole et essence dans les États CT, IN, MN, NY, SD, WA, WY) ● Taxe sur les carburants (fioul léger dans les États NY, WA) ● Taxe sur les carburants (gaz naturel dans l'État SD) ● Taxe sur l'utilisation d'aéronefs (MN) ● Taxe sur le gaz naturel comprimé ● Taxe sur le carburant pour l'aviation commerciale ● Taxe sur le gazole ● Taxe sur l'essence ● Taxe sur le carburant pour l'aviation non commerciale ● Taxe sur les carburants spéciaux ● Taxe sur les poids lourds et les remorques ● Taxe sur les véhicules gourmands en carburant 	Portugal	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur la circulation des véhicules à moteur (récurrente)
France	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe à l'essieu (récurrente) 	Rép. tchèque	<ul style="list-style-type: none"> ● Redevances visant à couvrir l'administration des cours d'eau et des bassins versants ainsi que les dépenses d'intérêt public (taxe sur les prélèvements d'eau) ● Taxe routière
Hongrie	<ul style="list-style-type: none"> ● Accise sur le gazole ● Taxe sur les véhicules à moteur (récurrente) 	Suisse	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les poids lourds en fonction de la distance parcourue et du poids du véhicule ● Taxe sur les véhicules à moteur (Berne)
Irlande	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur l'huile minérale appliquée au charbon 	Estonie ¹	<ul style="list-style-type: none"> ● Taxe sur les prélèvements d'eau

Notes : Il s'agit d'exonérations totales spécialement pour l'agriculture; l'agriculture bénéficie également de taux réduits pour certaines taxes environnementales, qui ne sont pas pris en compte ici. Des définitions plus larges des exonérations peuvent indirectement inclure l'agriculture et les procédés agricoles, mais il n'en n'a pas été tenu compte.

1. L'Estonie est un pays en voie d'adhésion à l'OCDE.

avoir un impact sur la compétitivité des substituts ou compléments. Ce sont ces effets sur la compétitivité qui incitent à trouver des méthodes de production moins dommageables pour l'environnement et des produits dont l'utilisation a moins de conséquences négatives.

Cependant, des problèmes de compétitivité peuvent également se poser dans des économies ouvertes lorsque les pays appliquent des politiques plus rigoureuses qu'ailleurs. L'industrie et les gouvernements savent que les politiques qui taxent lourdement les entreprises nationales peuvent encourager la délocalisation de la production, ce qui nuit à la performance de l'économie nationale et ne contribue guère à protéger l'environnement. De toute évidence, la solution optimale serait qu'une grande coalition de pays adopte des mesures similaires conformes à leurs priorités environnementales. Si ce n'est pas réalisable ou s'il existe de fortes pressions politiques, des mesures correctrices sont prises, généralement sous forme d'exonérations ou de taux réduits accordés aux industries très polluantes ou encore de recyclage des recettes fiscales en faveur de l'industrie concernée (sur une base différente de celle sur laquelle elles ont été collectées).

Toutefois, les problèmes de compétitivité de ce type peuvent être pris en charge sans nécessairement exempter certaines branches d'activité ou entreprises des taxes environnementales. Les exonérations vont à l'encontre des dispositions qui incitent les entreprises à prendre des mesures antipollution. Par contre, dans ce contexte, un recyclage ciblé des recettes peut maintenir l'incitation à réduire la pollution tout en contribuant à minimiser l'incidence sur la compétitivité. Comme le montre l'encadré 3.2, par exemple, la taxe sur les émissions de NO_x appliquée avec succès en Suède prévoit la restitution des recettes aux entreprises sur la base de leur production d'énergie.

Des ajustements fiscaux aux frontières pourraient aussi, en principe, apporter une réponse à ces questions. Toutefois, compte tenu des inquiétudes suscitées concernant leur lourdeur administrative, du risque de multiplication des litiges commerciaux et du fait que, selon les analyses de l'OCDE, les mécanismes de ce type auraient globalement des effets économiques négatifs sans réduire sensiblement la pollution dans les pays producteurs, il semble que ces mécanismes ne devraient pas figurer dans la panoplie d'outils des pays (OCDE, 2009a).

Quant à la deuxième question d'économie politique, de nombreuses analyses montrent que la fiscalité environnementale peut avoir des effets redistributifs. Les personnes ayant un faible revenu consacrent généralement un pourcentage plus élevé de celui-ci à l'acquisition de biens susceptibles d'être frappés par la fiscalité environnementale (carburant, chauffage domestique, électricité, par exemple), toutefois l'utilisation qui est faite des recettes et l'incidence globale des taxes sur l'ensemble de l'économie peuvent atténuer une partie de ces effets (Gherzi *et al.*, 2009). Pour cette raison, ces biens ont souvent bénéficié d'exonérations. Au Royaume-Uni, par exemple, la *Climate Change Levy* qui doit permettre au pays de réduire ses émissions de carbone en taxant les produits énergétiques tels que l'électricité, le gaz, le charbon et le gaz de pétrole liquéfié ne s'applique pas aux ménages. Ne souhaitant pas réduire, pour tous les acteurs économiques, l'incitation à limiter les émissions de carbone, d'autres juridictions ont adopté des mesures correctrices. La province canadienne de la Colombie-Britannique, par exemple, a institué une taxe sur le carbone en 2008. Passée de 10 CAD par tonne à 30 CAD par tonne en 2012, cette taxe couvre toutes les émissions de carbone, indépendamment de la source ou de l'émetteur. Pour compenser ses effets, le produit de la taxe sert à financer des réductions d'impôt sur les sociétés et sur le revenu des personnes physiques, y compris des réductions d'impôt pour les deux tranches inférieures du barème de l'impôt sur les personnes physiques et un crédit d'impôt remboursable pour les contribuables à faible revenu.

Compte tenu de certains des problèmes de compétitivité et de répartition des revenus évoqués plus haut, les gouvernements ont adopté des mesures fiscales différenciées qui couvrent un large éventail d'utilisateurs potentiels, la différence de traitement la plus marquée étant celle entre les ménages et l'industrie. L'électricité est un exemple intéressant pour la comparaison, compte tenu de l'homogénéité du produit final distribué.

La moitié environ des membres de l'OCDE ont mis en place des taxes sur l'électricité⁸. L'autre moitié peut néanmoins faire face à certains des problèmes d'environnement liés à la production d'électricité en taxant directement les intrants dommageables pour l'environnement (comme les combustibles) ou les polluants émis par les centrales électriques (comme les émissions de dioxyde de carbone), plutôt que le produit final distribué. Parallèlement, plusieurs juridictions, comme la République tchèque, la Suède et certaines communautés autonomes d'Espagne, imposent des taxes supplémentaires sur l'énergie nucléaire afin de prendre en charge les problèmes spécifiques de ce secteur (déchets, par exemple).

Comme le montre le tableau 2.5, les taxes sur l'électricité sont très diverses. Le Japon applique un taux standard avec une large base d'imposition et aucune exemption. Le Royaume-Uni et la République tchèque font exception en ce sens que les ménages sont totalement exemptés de taxes environnementales sur l'électricité. Dans certains autres pays, la charge fiscale imposée aux ménages à faible revenu est relativement légère. En revanche, la majorité des juridictions accordent des aides fiscales aux entreprises qui bénéficient de taux d'imposition inférieurs à celui des ménages ou au taux général. Ces avantages peuvent être sectoriels (utilisation d'électricité dans les serres, procédés minéralogiques), ou basés sur la consommation d'énergie. Beaucoup de pays proposent des allègements fiscaux aux entreprises grosses consommatrices d'énergie (qui doivent probablement avoir signé des accords négociés) par le biais d'exemptions ou de réductions de taux. Le régime fiscal des Pays-Bas offre le meilleur exemple d'allègements progressifs accordés aux gros consommateurs d'énergie.

Il faut tenir compte du fait que les prix hors taxes de l'électricité dans les pays de l'OCDE peuvent varier également selon les utilisateurs, les gros acheteurs d'énergie ayant la possibilité de négocier des prix plus bas que ceux payés par les autres acteurs économiques. Ces spécificités peuvent se superposer aux taux différenciés présentés dans le tableau 2.5.

Il convient de mentionner que, dans la mesure où la production d'électricité est couverte par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE), de nouvelles taxes sur l'électricité en Europe n'auront aucune incidence sur le niveau global d'émissions de CO₂ de l'Union européenne tant que le plafond sera fixe. Des taxes supplémentaires sur l'électricité ne produiront sans doute que les quatre effets suivants :

- un secteur de l'électricité plus lourdement taxé que les autres secteurs (qui sont couverts par le SCEQE et non soumis aux taxes) puisqu'il sera visé par deux instruments ;
- une diminution du prix des permis dans le cadre du système, car les réductions supplémentaires obtenues par le secteur de l'électricité libéreront des permis ;
- une répartition sous-optimale des réductions entre les entreprises, entraînant une augmentation du coût économique global de la réalisation des objectifs de réduction des émissions; et
- si les permis sont distribués gratuitement au lieu d'être vendus aux enchères, la possibilité pour les pouvoirs publics de compenser une partie du manque à gagner.

Tableau 2.5. Taxes sur l'électricité dans les pays de l'OCDE
Taxe pour 2010 en cents d'EUR par kWh, sauf indication contraire

Allemagne	
<i>Droits d'accise</i>	
Taux général	2.05
Secteur manufacturier, agriculture, sylviculture	1.23
Autobuses et chemins de fer	1.14
Électricité d'origine éolienne, solaire, géothermique, provenant de petites centrales hydro-électriques, de la biomasse, du gaz provenant de décharges ou d'effluents	E
Autriche	
<i>Taxe sur l'énergie</i>	
Taux général	1.50
Remboursement de la différence entre le taux plein et le plus élevé de : i) 0.5% de la valeur ajoutée ou ii) le taux minimum de l'UE pour les entreprises, lorsque la somme des taxes sur l'électricité, le gaz naturel, le charbon et les huiles minérales (utilisées comme combustible pour le chauffage) dépasse 0.5 % de la valeur ajoutée.	R
Belgique	
<i>Taxe fédérale</i>	
	0.21
<i>Droits d'accise</i>	
Taux général	0.19
Entreprises ayant conclu des accords négociés ou participant à un dispositif de permis négociables	0.10
Entreprises grosses consommatrices d'énergie ayant conclu des accords négociés ou participant à un dispositif de permis négociables	0.00
Résidents à faible revenu, utilisation dans les procédés minéralogiques, l'agriculture, la pêche et la sylviculture	E
Danemark	
<i>Taxe sur le CO₂</i>	
Taux général	0.83
Électricité utilisée dans les transports publics	R
Les entreprises peuvent obtenir un remboursement partiel de 13/18 de la taxe sur les produits utilisés dans les processus à forte intensité d'énergie, et un autre remboursement de 11/45 de la taxe en cas d'accord négocié.	R
<i>Taxe sur l'électricité</i>	
Taux général	8.85
Chauffage domestique	7.32
Électricité provenant de petites centrales ou provenant du secteur éolien ou hydraulique	E
Les entreprises assujetties à la TVA peuvent obtenir le remboursement de la taxe payée sur l'électricité, hors consommation pour le chauffage. Les avocats, les comptables, les agences de publicité, etc., ne peuvent pas bénéficier de cette mesure.	R
Espagne	
<i>Taxe sur l'électricité (%)</i>	
	4.90
<i>Castille-La Manche – électricité nucléaire</i>	
	0.15
<i>Estrémadure</i>	
D'origine nucléaire	0.13
D'origine non nucléaire	0.09
D'origine éolienne ou solaire	E
Finlande	
<i>Droits d'accise</i>	
Taux général	0.87
Secteur manufacturier	0.25
Chemins de fer	E
<i>Redevance sur les stocks stratégiques</i>	0.01
Irlande	
<i>Taxe sur l'électricité</i>	
Autres utilisateurs que les entreprises	0.10
Entreprises	0.05
Ménages, procédés métallurgiques, électricité provenant de sources renouvelables	E
Italie	
<i>Taxe nationale sur l'électricité</i>	
Ménages	0.47
Industrie	0.31
Énergie électrique : chauffage pour les procédés industriels, usines consommant plus de 1 200 MWh par mois, les premiers 150 kWh par mois pour les ménages, intrant dans les procédés industriels, pour l'éclairage public et les transports publics, à des fins scientifiques ou pour les communications radio ou téléphoniques. Électricité provenant de petites sources renouvelables ou du méthane.	E

Tableau 2.5. **Taxes sur l'électricité dans les pays de l'OCDE (suite)**
Taxe pour 2010 en cents d'EUR par kWh, sauf indication contraire

Taxe infranationale sur l'électricité	
Ménages (hors habitations)	2.04
Ménages	1.86
Industrie	0.93
Mêmes exemptions que pour la taxe nationale	E
Japon	
Taxe pour le développement de l'électricité	0.29
Norvège	
Taxe sur l'électricité	
Taux général	1.26
Taux réduit	0.05
Électricité utilisée pour la réduction chimique ou l'électrolyse, les procédés métallurgiques et minéralogiques, les activités utilisant des serres et les chemins de fer. Électricité fournie aux entreprises grosses consommatrices d'énergie dans le secteur des pâtes et papiers ayant conclu un accord négocié, aux ménages et à l'administration publique dans les régions du Nord.	E
Pays-Bas	
Taxe sur l'énergie	
< 10 MWh/an	11.14
10-50 MWh/an	4.06
50-10 000 MWh/an	1.08
> 10 000 MWh/an autres utilisateurs que les entreprises	0.10
> 10 000 MWh/an entreprises	0.05
Électricité pour réduction chimique et procédés métallurgiques et électrolytiques, utilisateurs > 10 000 MWh/an ayant conclu un accord négocié.	E
Rabais de 50 % pour les organismes sans but lucratif ou des lieux de culte public ou réflexion philosophique	R
Rabais de 318.62 EUR par raccordement par an	R
République slovaque	
Droits d'accise	
Taux général	0.13
Électricité provenant de sources renouvelables, pour des industries grosses consommatrices, les procédés minéralogiques et métallurgiques, les ménages et les transports publics	E
République tchèque	
Taxe sur l'électricité	
Taux général	0.11
Production respectueuse de l'environnement, production à partir de produits déjà taxés, transports guidés, utilisation dans les procédés métallurgiques ou minéralogiques	E
Taxe supplémentaire sur l'énergie nucléaire	0.19
Royaume-Uni	
Taxe sur le changement climatique	
Taux général – entreprises	0.53
Entreprises ayant conclu un accord négocié	0.10
Ménages, électricité pour diverses formes de transport et électricité provenant de certaines sources renouvelables	E
Suède	
Taxe sur l'électricité	
Taux général	2.80
Zones isolées	1.85
Secteur manufacturier et serres	0.05
Électricité d'origine éolienne, électricité utilisée dans la production d'autres combustibles, électricité utilisée pour le chauffage	E
Électricité utilisée pour la production de chaleur qui est destinée aux industries manufacturières et aux cultures commerciales en serres	R
Taxe supplémentaire sur l'énergie nucléaire, maximum	0.13

Notes : Au 1^{er} janvier 2010. E = Exemption, R = Remboursement. Les exemptions courantes non mentionnées incluent : la production pour usage personnel, l'électricité consommée dans la production ou le transport d'électricité, la consommation des services diplomatiques, les exportations, l'électricité provenant de petits générateurs, l'électricité produite par cogénération.

Source : Base de données OCDE/AEE sur les instruments employés dans la politique de l'environnement.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932324361>

Outre le fait qu'elles réduisent les recettes des États, les exemptions et réductions de taxes environnementales ont également des incidences non négligeables sur l'environnement, auquel sont infligé des dommages plus importants que si la taxe était uniformément appliquée au taux fixé. Beers *et al.* (2007) ont examiné quelles étaient les répercussions, sur le plan des recettes et de l'environnement, de différentes réductions et exemptions fiscales accordées aux Pays-Bas, dont certaines ne semblaient pas *a priori* devoir influencer sur l'environnement (voir tableau 2.6).

Tableau 2.6. **Impact environnemental de certaines réductions/exemptions fiscales aux Pays-Bas**

	Valeur des réductions/ exemptions fiscales (millions EUR par an)	Gaz à effet de serre (kilotonnes d'équivalent CO ₂)	Acidification (tonnes d'équivalent SO ₂)	Formation d'ozone photochimique (tonnes d'équivalent éthylène)
Taux réduit de TVA sur la viande	336	116	1 703	18
Réduction/exemption de la taxe sur l'énergie pour les gros utilisateurs	1 568	811	19 728	n.d.
Déduction fiscale au titre de l'utilisation des transports publics pour les déplacements domicile-travail	147	29	5	5
Exemption de l'accise sur le carburant aviation	1 200	1 272	208	2 433

Source : Beers *et al.* (2007)

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932324380>

La valeur des réductions/exemptions fiscales néerlandaises est généralement corrélée à l'impact sur l'environnement. Les plus importantes sont la réduction/exemption de la taxe sur l'énergie et l'exemption de l'accise sur le carburant aviation. Les quatre exemptions fiscales citées représentent un manque à gagner total de 3.3 milliards EUR par an et 2.2 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires par an. À titre indicatif, les émissions des Pays-Bas en 1990 (année de référence pour le Protocole de Kyoto) étaient de 213 millions de tonnes, l'objectif fixé pour la période 2008-12 étant de 200.3 millions de tonnes.

De manière plus générale, les dispositifs de réglementation fiscale sont très vastes et complexes dans la majorité des pays et il peut s'avérer difficile de cerner leur impact global sur des biens et services particuliers. Outre les exemptions et réductions spécifiques concernant certains biens et services, les dispositifs fiscaux peuvent être conçus de telle sorte qu'ils génèrent des préférences indirectes pour certains articles, biens et services ayant un impact sur l'environnement. Il peut s'agir de traitements privilégiés au niveau de l'impôt sur les sociétés en faveur de certaines entreprises ou de certains secteurs, de déductions supplémentaires consenties aux particuliers au titre de certaines activités, ou de la fourniture gratuite de biens et services par l'État. *A priori*, ces dispositions semblent ne pas avoir de véritable impact sur l'environnement mais, si on les additionne, elles peuvent représenter une aide importante susceptible de modifier les comportements. Bien souvent, ces mesures sont censées atteindre des objectifs gouvernementaux d'ordre plus général, consistant par exemple à stimuler l'activité économique ou surmonter les obstacles susceptibles de retarder de nouvelles avancées. Par exemple, des allègements fiscaux sont parfois consentis à de nouvelles activités d'extraction de combustibles fossiles par le biais de réductions des taux d'imposition, de crédits d'impôt ou de tableaux d'amortissement différents. Des travaux sont menés dans ce domaine dit des « dépenses fiscales », afin d'examiner les taxes et régimes fiscaux existants et de les comparer à un système « de référence » pour déterminer si certains biens et activités bénéficient d'un

traitement plus favorable que d'autres dans l'économie. Cette discipline dépasse le cadre de la présente étude, mais il importe d'examiner l'impact global de la fiscalité sur l'environnement.

2.4. Permis négociables

Les États recourent de plus en plus souvent aux permis négociables pour répondre aux problèmes environnementaux, soit dans le cadre de dispositifs « de plafonnement et d'échange », soit dans celui de dispositifs « de niveaux de référence et de crédits »⁹. Contrairement aux taxes, qui établissent le prix du polluant et laissent ensuite le marché déterminer le taux optimal de pollution, les dispositifs de plafonnement et d'échange fixent le plafond d'émissions autorisé et laissent le marché en établir le prix (voir encadré 3.4 pour un examen plus détaillé des taxes et des permis négociables). Ces deux systèmes devraient conduire au même résultat mais peuvent correspondre à des préférences différentes en termes de tolérance à l'égard du risque. Face au changement climatique, par exemple, un gouvernement fortement intolérant au risque de voir les émissions dépasser le niveau requis, privilégiera sans doute un dispositif de plafonnement et d'échange dans lequel la quantité d'émissions de carbone est déterminée. À l'inverse, un gouvernement fortement intolérant au risque de hausse des prix ou d'incertitudes sur le prix du carbone pour l'industrie, privilégiera sans doute une taxe sur le carbone, qui permet de fixer le prix du carbone et de laisser les niveaux d'émission s'ajuster.

Dans la pratique, les dispositifs de permis négociables existent depuis déjà plusieurs années, les premiers remontant aux années 70. L'un des premiers et des plus connus visait à limiter les pluies acides dans l'Est des États-Unis. L'amendement de 1990 au *Clean Air Act* a en partie remplacé les réglementations existantes sur les émissions de SO₂ par un programme de permis négociables entre pollueurs, imposant des amendes élevées en cas de non respect. En dépit des craintes initiales, le programme a remporté un grand succès. Burtraw (2000) affirme que de programme a considérablement réduit les émissions des participants, et ce à un coût moitié moins élevé que l'estimation initiale¹⁰.

Cet instrument est de plus en plus utilisé par les gouvernements, qui le déclinent de diverses manières nouvelles et innovantes. Des systèmes de permis négociables ont ainsi été utilisés pour résoudre des problèmes environnementaux relativement circonscrits, comme par exemple la salinité de la Hunter River en Australie. Les titulaires de permis dans le cadre de ce dispositif ont le droit de déverser de l'eau salée dans la rivière en période de basses eaux. Le programme a généré moins de 0.2 million AUD pour 20 % des permis, qui ont une durée de dix ans. À une échelle toute autre, la problématique du changement climatique encourage le recours aux permis négociables pour tenter de résoudre les problèmes de pollution transfrontière à grande échelle. L'Union européenne a joué à cet égard un rôle moteur en lançant le système communautaire d'échanges de quotas d'émissions (SCEQE), une stratégie commune aux États membres.

L'une des principales différences entre systèmes de permis négociables concerne l'attribution des permis. L'efficacité économique du système d'échange n'est pas (directement) affectée par la décision des gouvernements de mettre aux enchères ou d'attribuer gratuitement des permis, dans la mesure où le prix des permis dans l'un ou l'autre des scénarios restera égal au coût de réduction marginal. Toutefois, l'attribution gratuite de permis représente un transfert de richesse exceptionnel de la société en faveur des entreprises polluantes, et la perte de recettes fiscales représente une inefficience

économique en ce sens qu'elle ne peut pas servir à dédommager la société pour la pollution engendrée (par exemple, en allégeant la dette, en augmentant les dépenses ou en réduisant les taxes ayant des effets de distorsion).

Dans les années à venir, l'impact des recettes publiques provenant de ces systèmes pourrait être important si les gouvernements évoluent vers des systèmes de permis négociables plus ambitieux, dans lesquels la mise aux enchères constitue un élément central. Par exemple, le Royaume-Uni a choisi de mettre aux enchères 7 % de l'ensemble des permis de la phase II (2008-12) émis dans le cadre du système communautaire d'échanges de quotas d'émissions (SCEQE). Ces 17 millions de permis par an (85 millions sur la période de cinq ans de la phase II) devraient générer des recettes importantes, même si le prix du carbone reste autour de 15 EUR la tonne.

L'adoption des permis négociables pose également des difficultés liées aux taxes préexistantes ayant les mêmes bases d'imposition. L'Australie, par exemple, propose un système général de plafonnement et d'échange de permis d'émission d'équivalent CO₂ qui inclura le secteur des transports. Les producteurs de carburant en amont feront partie intégrante du système, ce qui fera augmenter le prix des carburants. En conséquence, le gouvernement a proposé de réduire les accises sur l'essence et le gazole de façon à compenser intégralement les hausses de prix résultant de l'augmentation des coûts liées aux permis pendant les premières années du dispositif (gouvernement australien, 2008).

Il importe de mentionner que les chiffres relatifs aux recettes publiques provenant de la fiscalité environnementale qui figurent dans la présente publication ne prennent pas en compte le produit de la vente aux enchères de permis. Au demeurant, ces recettes ont été jusqu'ici relativement faibles. Au niveau international, des experts comptables s'emploient actuellement à déterminer comment ces recettes pourraient être intégrées à l'avenir dans les comptes nationaux des différents pays.

2.5. Conclusions

Le produit de la fiscalité environnementale occupe une place importante dans les recettes fiscales des pays membres de l'OCDE, même s'il existe des différences sensibles entre les pays. Ces recettes proviennent principalement des taxes sur les carburants et les véhicules à moteur, les taxes sur toutes les autres activités dommageables pour l'environnement ne représentant qu'une faible part des recettes totales. Cependant, les pays étendent actuellement l'écofiscalité à d'autres éléments préjudiciables à l'environnement (émissions de certains polluants atmosphériques et aquatiques, par exemple) et à l'élimination des déchets. Notons toutefois que les recettes fiscales perçues au titre de l'environnement ne constituent qu'un des indicateurs possibles du degré d'écologisation d'une économie.

Trois grandes tendances se profilent actuellement, qui continueront certainement d'orienter l'évolution de la fiscalité environnementale. La première est l'utilisation accrue des taxes liées à l'environnement pour prendre en charge les problèmes posés par éventail plus large de polluants. Au-delà des taxes sur les carburants et les véhicules à moteur, la fiscalité sera étendue à d'autres polluants dans le souci de s'attaquer plus efficacement à des activités préjudiciables à l'environnement, contrôlées jusqu'ici par voie de réglementation, voire pas du tout. De nouvelles technologies et innovations contribueront à cette évolution en facilitant et en améliorant le suivi à un moindre coût. Les taxes de ce

type auront certainement une base moins large et ne procureront donc pas de nouvelles recettes substantielles aux États.

En deuxième lieu, on constate que les pays cherchent à réformer les taxes existantes afin d'améliorer leur efficacité au regard des objectifs environnementaux. Ils doivent pour ce faire s'assurer que les taxes ne sont pas seulement prélevées pour générer des recettes mais qu'elles sont aussi structurées de manière à mieux faire face aux défis environnementaux. Les réformes peuvent être conçues pour être neutres sur le plan des recettes publiques tout en produisant des avantages environnementaux significatifs.

La troisième tendance reflète quant à elle la place beaucoup plus importante qu'occupe le changement climatique dans les politiques environnementales des États. Même si l'on parvient à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre, notamment de dioxyde de carbone, par rapport aux niveaux actuels, le monde doit se préparer à un accroissement des températures et de la variabilité climatique au niveau planétaire, dont les répercussions pourront être graves du fait de la présence d'émissions atmosphériques cumulées. Par ailleurs, parce qu'il s'agit d'un problème planétaire, l'impact sur le changement climatique d'une unité de dioxyde de carbone est le même indépendamment du lieu où elle est émise. Il importe donc de coordonner les réponses des États pour aboutir à une stratégie de réduction efficace à l'échelle planétaire. Des mécanismes comme celui du Protocole de Kyoto ou ceux qui devraient suivre confirment que les États entendent évoluer dans ce sens; la mise en œuvre de plans globaux s'est révélée difficile.

Les taxes sur les émissions de carbone ou les dispositifs de permis négociables joueront un rôle important. Certains pays ont déjà décidé unilatéralement d'appliquer une taxe sur le carbone. Cependant, les États devront impérativement coordonner leur action pour atteindre les objectifs au niveau mondial. Les mesures de lutte contre le changement climatique doivent également tenir compte des émissions qui ne relèvent pas actuellement de la juridiction des pays. Par exemple, les signataires de certains traités internationaux existant de longue date, dans le domaine de l'aviation notamment, ont eu du mal à taxer les carburants pour les transports internationaux en raison de dispositions prévues dans ces traités. Conclues à une époque où le problème du changement climatique ne se posait pas, ces dispositions visaient à réduire les distorsions que pouvaient entraîner des taxes différenciées. Or, une analyse récente montre que l'aviation représente 4.9 % des effets anthropiques sur le changement climatique (Lee et al., 2009), et représente donc une source trop importante pour être exclue.

Par ailleurs, l'utilisation d'instruments de marché pour lutter contre le changement climatique pourrait également avoir des conséquences importantes pour la composition des recettes fiscales générales des États puisque les taxes sur le CO₂ pourraient générer des sommes non négligeables. Selon les estimations, une taxe de 25 USD par tonne de CO₂ prélevée en plus des structures de prix et taxes existantes dégagerait en 2020 des recettes annuelles égales à 1.9 % du PIB en Australie/Nouvelle-Zélande, 1.2 % au Canada, 0.7 % en Europe, 0.5 % au Japon et en Corée et 1.0 % aux États-Unis (calculs basés sur OCDE, 2009a). Par conséquent, le rôle de la fiscalité environnementale dans la zone de l'OCDE (et au-delà) sera de plus en plus important aussi bien pour élargir l'assiette de ces taxes que pour rendre les taxes existantes plus efficaces du point de vue de l'environnement.

Notes

1. Étant donné la petite taille du pays et le niveau relativement bas de ses taxes sur les carburants, les achats de carburant automobile effectués par des non-résidents (autrement dit le « tourisme à la pompe ») procurent au Luxembourg des recettes fiscales non négligeables.
2. Au lieu d'appliquer des droits d'accise sur le gazole, la Nouvelle-Zélande prélève une taxe sur les véhicules diesel qui est de 7.87 EUR pour 1 000 km parcourus pour les véhicules de moins de deux tonnes. Cette mesure n'incite nullement, du point de vue économique, les conducteurs de véhicules diesel à réduire leur consommation de gazole par kilomètre parcouru.
3. Ce chiffre comprend le Mexique où le taux des taxes fluctue considérablement. Toutefois, l'exclusion du Mexique sur cette période ne change pas de manière significative l'incidence globale. La moyenne pondérée est calculée à l'aide de coefficients de pondération fondés sur les recettes totales tirées de la fiscalité des carburants automobiles.
4. Voir, par exemple, OCDE (2009c) qui analyse les avantages des différents critères utilisés pour calculer la taxe au regard des externalités liées à l'utilisation de véhicules à moteur.
5. En Suède, le gouvernement a interdit l'utilisation de certains solvants chlorés. Compte tenu de l'absence de substituts acceptables dans certaines branches d'activité, la forte opposition du public a eu pour conséquence la mise en place de plusieurs exemptions. Le résultat est que la consommation a diminué mais n'est pas voisine de zéro. Voir Sterner (2004) pour des informations plus détaillées.
6. Pour en connaître la liste, voir le site: <http://landbrukstilsynet.mattilsynet.no/plantevernmidler/egodk.cfm>, consulté le 14/06/10.
7. Pour en connaître la liste complète, voir le site: <https://secure.pesticides.gov.uk/pestreg/ProdSearch.asp>, consulté le 14/06/10.
8. Il existe des taxes supplémentaires sur les producteurs d'électricité, basées sur les revenus, mais elles ne sont pas prises en compte dans cet examen.
9. Un système de plafonnement et d'échange fixe un niveau d'émissions absolu à l'échelle du programme. L'attribution initiale des permis peut se faire soit au moyen d'enchères, soit sur la base des émissions historiques. Par contre, un système de niveaux de référence et de crédits fixe pour les différentes entités un niveau de référence fondé sur les émissions historiques, qui sert généralement de mesure de l'intensité. Dans les deux systèmes, les entreprises peuvent vendre leurs éventuels permis excédentaires à d'autres entreprises sur un marché libre. Cependant, dans la mesure où il ne fixe pas de plafond d'émissions absolu, le second dispositif est susceptible d'entraîner une augmentation de la production sous-jacente et par conséquent une hausse du niveau des émissions, contrairement à un système de plafonnement et d'échange. Il impose aussi aux administrateurs la tâche difficile de décider de ce qui constitue un niveau de référence acceptable.
10. De nombreux facteurs autres que l'existence du système d'échange expliquent ce résultat (comme la libéralisation concomitante du marché des transports ferroviaires).

Références

- Beers, Cees van, et al. (2007), « Determining the Environmental Effects of Indirect Subsidies: Integrated Method and Application to the Netherlands », *Applied Economics*, 39(19), pp. 2465-2482.
- Burtraw, Dallas (2000), « Innovation under the Tradable Sulfur Dioxide Emission Permits Program in the US Electricity Sector », document de travail n° 00-38, Resources for the Future, Washington DC.
- Delucchi, Mark A. et James J. Murphy (2008), « How Large are Tax Subsidies to Motor-Vehicle Users in the US? », *Transport Policy*, 15(3), pp. 196-208.
- EPA (US Environmental Protection Agency) (2009), *National Emissions Inventory Air Pollutant Emissions Trends Database*, disponible à l'adresse www.epa.gov/ttn/chieftrends/index.html.
- Gherzi, F., et al. (2009), « Carbon Tax and Equity: The Importance of Policy Design », document présenté à la 10^e Conférence mondiale sur la fiscalité environnementale, Lisbonne, Portugal, 23-26 septembre 2009.
- Gouvernement australien (2008), *Carbon Pollution Reduction Scheme: Australia's Low Pollution Future, White Paper: Vols. 1 and 2*, Commonwealth of Australia, disponible à l'adresse www.climatechange.gov.au/en/publications/cprs/white-paper/cprs-whitepaper.aspx.

- Lee, David S., et al. (2009), « Aviation and Global Climate Change in the 21st Century », *Atmospheric Environment*, 43, pp. 22-23.
- Lin, C.-Y. Cynthia et Lea Prince (2009), « The Optimal Gas Tax for California », *Energy Policy*, 37, pp. 5173-5183.
- Ministère danois de l'Environnement (2000), *Economic Instruments in Environmental Protection in Denmark*, disponible à l'adresse http://www2.mst.dk/udgiv/publications/2000/87-7909-568-2/html/kap05_eng.htm.
- NSW EPA (New South Wales Environmental Protection Agency) (2001). *Load-Based Licensing: A Fairer System that Rewards Cleaner Industry*, NSW EPA, Sydney, disponible à l'adresse www.environment.nsw.gov.au/resources/licensing/lbl/lblbooklet.pdf.
- OCDE (2005), *Evaluating Agri-Environmental Policies: Design, Practice and Results*, OCDE, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264010116-en>.
- OCDE (2006), *L'économie politique des taxes liées à l'environnement*, OCDE, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264025554-fr>.
- OCDE (2009a), *Économie de la lutte contre le changement climatique : Politiques et options pour une action globale au-delà de 2012*, OCDE, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264073913-fr>.
- OCDE (2009b), « Incentives for CO₂ emission reductions in current motor vehicle taxes », OCDE, Paris, disponible à l'adresse [http://www.oecd.org/olis/2009doc.nsf/linkto/env-epoc-wpnep-t\(2009\)2-final](http://www.oecd.org/olis/2009doc.nsf/linkto/env-epoc-wpnep-t(2009)2-final).
- OCDE (2009c), « The Scope for CO₂-based Differentiation in Motor Vehicle Taxes », OCDE, Paris.
- Stern, Thomas (2004), « Trichloroethylene in Europe », in Winston Harrington, Richard D. Morgenstern, et Thomas Stern (éd.), *Choosing Environmental Policy: Comparing Instruments and Outcomes in the United States and Europe*, Resources for the Future, Washington DC.



Extrait de :
Taxation, Innovation and the Environment

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264087637-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2010), « La fiscalité environnementale aujourd'hui », dans *Taxation, Innovation and the Environment*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264087651-5-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte 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.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.