



for a living planet®

# GREENPEACE

## UNE COMPARAISON EUROPEENNE D'UNE TAXE SUISSE SUR LE CO<sub>2</sub>

Des instruments issus de l'économie de marché au service de  
l'environnement



*La politique climatique suisse dort encore profondément !*

*Une étude de Green Budget Germany sur mandat du WWF Suisse et de Greenpeace Suisse  
Munich, mars 2005*



FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM

GREEN BUDGET GERMANY

**SOMMAIRE**

A.	RÉSUMÉ	2
B.	INTRODUCTION	4
C.	LA DECISION DE LA SUISSE: UNE TAXE SUR LE CO <sub>2</sub> POUR REMPLIR SES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	5
D.	SURVOL DE L'EUROPE	7
E.	COMPARAISON DES PRIX DES COMBUSTIBLES ET DES CARBURANTS EN EUROPE	14
F.	LA REFORME FISCALE ECOLOGIQUE EN ALLEMAGNE ET SES EFFETS	18
G.	LA DIRECTIVE EUROPEENNE RELATIVE A LA TAXATION DES PRODUITS ENERGETIQUES	26
H.	L'IMPACT DES TAXES ENERGETIQUES EUROPEENNES	27
I.	UTILISATION DES RECETTES	35
J.	RECOMMANDATIONS POUR LA SUISSE	36
K.	BIBLIOGRAPHIE	39

**A. RÉSUMÉ**

Utiliser des impôts et des taxes comme instruments pour inciter la prise de mesures est une invention originale suisse. En 1983, le Suisse Hans-Christoph Binswanger, professeur d'économie à l'Université de St. Gall, propose dans son livre „Arbeit ohne Umweltzerstörung“ de taxer la consommation d'énergie pour des raisons de protection de l'environnement. Les recettes de la taxe doivent être redistribuées aux citoyens.

Depuis le début des années 90, toujours plus de pays adoptent des taxes sur le CO<sub>2</sub> et l'énergie, en particulier dans les pays européens.

**Avec l'introduction d'une taxe modérée sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les combustibles et les combustibles de chauffage, la Suisse serait en mesure d'emboîter le pas aux précurseurs européens de la Réforme Fiscale Écologique (RFE).** Si la Suisse met sur pied la taxe (Variante 1) prévue par la loi sur le CO<sub>2</sub>, les prix finaux pour l'essence et pour le diesel resteront quand même meilleur marché que dans les pays voisins.

L'étude suivante, réalisée par Green Budget Germany (GBG) à la demande du WWF Suisse et de Greenpeace Suisse, examine les expériences qu'ont eu divers pays de l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> ou sur l'énergie. L'étude se penche plus particulièrement sur le cas de l'Allemagne.

- **Une contribution tangible à la protection du climat**

Les objectifs que se sont fixés les signataires du Protocole de Kyoto peuvent être atteints de façon efficace et efficiente au moyen d'instruments issus de l'économie de marché. La Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Suède sont à la pointe du combat tant au niveau mondial qu'au niveau européen,

en respectant leurs engagements envers Kyoto et en mettant sur pied une réforme fiscale écologique (ci-après RFE) sur le plan intérieur. Le gouvernement fédéral allemand estime la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par le biais des instruments fiscaux entre 9 et 24 millions de tonnes pour 2003 (soit 2 à 3% des émissions totales).

- **Réduire la pollution améliore la qualité de vie**

Une RFE peut inverser la tendance en faveur de véhicules et de comportements de consommation plus économiques, et inciter à l'utilisation des transports publics. Après des dizaines d'années de hausse continue des émissions dans le trafic routier, la consommation de carburant a chuté de presque 10% en 5 ans en Allemagne après l'introduction de la RFE, et la demande pour des véhicules économiques a clairement augmenté. Dans le domaine du transport de marchandises, on peut également observer une réduction du transport routier en faveur du transport ferroviaire. Ces renversements de tendances réduisent considérablement la pollution de l'air ainsi que la pollution sonore, et ont par conséquent un impact général positif sur la santé.

- **La protection du climat renforce la compétitivité et relance les exportations**

Comme le démontrent plusieurs études sur les comportements de consommation, la demande pour des produits économes en énergie est en augmentation constante dans les pays ayant introduit une RFE. Les énergies renouvelables, les technologies efficaces, le calorifugeage et les services d'économie d'énergie créent de nouveaux emplois. Dans le seul secteur des énergies renouvelables, 120'000 emplois ont été créés en Allemagne jusqu'en 2002. L'exportation de produits permettant une utilisation rationnelle de l'énergie augmente en moyenne de 9% par année.

- **Alléger la charge des entreprises et des citoyens soutient l'emploi**

Tous les modèles économiques analysant l'effet d'une redistribution des recettes des impôts sur l'énergie à l'économie et aux citoyens en Allemagne concluent à des résultats positifs en termes d'emploi. Les secteurs intensifs en travail profitent de l'allègement des charges sociales. Les contributions aux assurances sociales baissent de 1,7 points de pourcentage, soit 12 milliards d'euros. Selon l'Institut pour la recherche économique de Rhénanie et de Westphalie (RWI), l'industrie d'exportation allemande réalise un gain net d'1 milliard d'euros. Selon les estimations de l'Institut allemand pour la recherche économique (DIW), l'introduction en cinq étapes de la réforme fiscale écologique en Allemagne pourra générer jusqu'à 250 000 nouveaux emplois.

Green Budget Germany a comparé le niveau des impôts et des prix de l'énergie en Europe et a évalué les développements futurs suite au vote de la directive européenne de mars 2003 et du lancement du marché des émissions, au premier janvier 2005. Les conclusions sont les suivantes :

- **Offensive des taxes écologiques à travers l'Europe** De nombreux pays européens connaissent désormais des taxes sur le CO<sub>2</sub> et l'énergie. Depuis 10 ans, la Finlande, le Danemark, la Suède, la Norvège, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas augmentent leur impôts dans le domaine de l'énergie et de la protection climatique. La directive européenne relative à la taxation des produits énergétiques pousse à la hausse les taux d'imposition de plusieurs pays membres. Indépendamment de cette directive, de nombreux pays envisagent d'introduire de nouvelles étapes dans leur RFE. Au premier janvier 2005, le Luxembourg, le Danemark, la Suède, la Pologne et les Pays-Bas ont augmenté leurs taxes sur l'énergie et/ou sur les carburants. En 2004, l'Autriche a augmenté sa taxation sur le diesel. Des réductions d'impôts ne sont observables nulle part.

**C'est pourquoi GBG recommande à la Confédération d'introduire une taxe sur le CO<sub>2</sub>.** Il s'agit un instrument efficace de protection de l'environnement, qui peut aussi entraîner un renversement de tendance dans le trafic routier et renforcer l'économie suisse par une augmentation de la demande de produits, de services et de véhicules économes en consommation d'énergie. Par ailleurs, une telle taxe réduirait les émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse dues au tourisme de l'essence, ce qui

l'aiderait à respecter ses engagements relatifs au protocole de Kyoto. Aussi, l'indexation automatique au taux d'inflation de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et de l'impôt sur les hydrocarbures existant garantit une incitation fiscale réelle suffisamment élevée.

Les craintes qui accompagnent habituellement l'introduction d'une RFE, à savoir la délocalisation de l'industrie, la distorsion de la compétitivité et les dommages causés à l'économie nationale, **ne peuvent en aucun cas être confirmés** – c'est aussi la conclusion à laquelle est arrivée une étude de l'OCDE. Au contraire, les effets incitatifs de l'économie de marché génèrent sous la forme d'un multiple dividende des **gains nets pour le climat, l'environnement, la santé, l'emploi, l'innovation, l'économie nationale et les citoyens**.

*Auteurs de l'étude : Kai Schlegelmilch, Christian Meyer, Karina Kowol. Traduction : Berivan Pont*

## **B. INTRODUCTION**

Avec l'entrée en force du Protocole de Kyoto, le 16 février 2005, les pays signataires vont devoir respecter des engagements ambitieux. A l'instar de l'Union Européenne, la Suisse s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8% d'ici 2008-2012 par rapport à 1990. Les émissions de CO<sub>2</sub> engendrées par la consommation d'énergie comptent pour 80% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. La loi sur le CO<sub>2</sub>, votée en 2000, s'est donnée pour objectif global une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 10% par rapport à 1990. Elle prévoit par ailleurs une réduction de 15% pour les carburants et de 8% pour les combustibles.

Selon les estimations les plus récentes de mars 2004, ces objectifs sont loin d'être atteints, malgré les efforts consentis jusqu'à présent. La loi sur le CO<sub>2</sub> oblige le Conseil fédéral à agir et à introduire une taxe sur le CO<sub>2</sub>, aussitôt qu'il est devenu clair que les mesures entreprises ne suffiront pas à atteindre les objectifs fixés.<sup>1</sup>

Les projections les plus récentes du Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC) font craindre une **augmentation des gaz à effet de serre émis par le trafic routier de 8,8% d'ici 2010**. Pour inverser cette tendance et respecter les engagements de la Suisse aux termes du Protocole de Kyoto, une taxe sur le CO<sub>2</sub>, les combustibles et les carburants est actuellement sérieusement envisagée.

Les expériences positives réalisées tant à l'échelle de l'Union Européenne que d'un nombre croissant de pays membres suite à l'introduction d'une réforme fiscale écologique - une invention suisse<sup>2</sup> - peuvent servir d'exemple pour la Confédération. Dans l'étude qui suit, une attention particulière a été portée sur les effets tangibles qu'a une réforme fiscale écologique sur l'emploi, l'économie d'exportation, l'innovation et la réduction des gaz à effet de serre.

---

<sup>1</sup> DETEC, rapport de consultation 2004

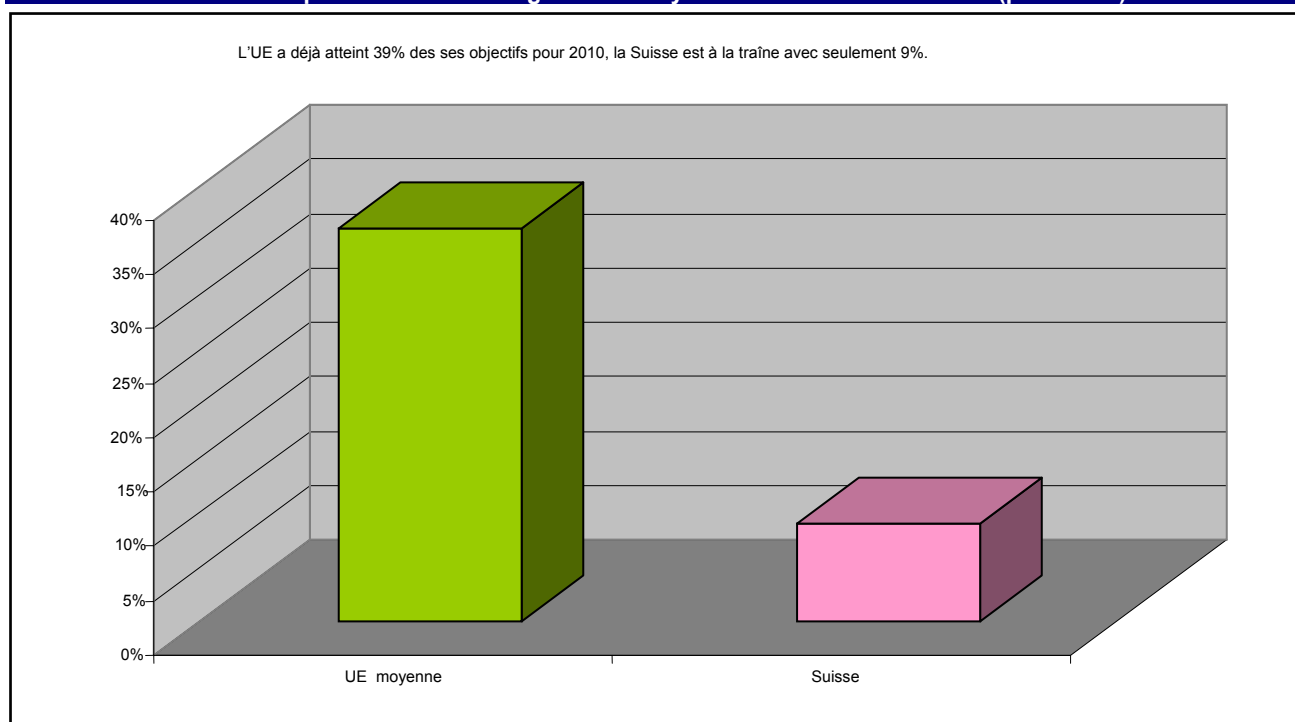
<sup>2</sup> Le Suisse Hans-Christoph Binswanger, professeur d'économie à l'Université de St. Gall, passe pour „l'inventeur“ de la réforme fiscale économique, dont les recettes sont redistribués aux citoyens. En 1983, il propose dans son livre „Arbeit ohne Umweltzerstörung“ de taxer la consommation d'énergie pour des motifs de protection de l'environnement. Cette taxe devrait aider à réduire considérablement les coûts de l'emploi, car ses recettes seraient utilisées pour réduire les contributions sociales. Le professeur Binswanger a été récompensé en 2004 pour ce travail par Green Budget Germany avec le prix Adam-Smith, qui récompense la meilleure utilisation d'instruments économiques dans le cadre d'une politique environnementale.

WWF Suisse et Greenpeace ont chargé Green Budget Germany (GBG) de rassembler des faits et données relatives aux taxes sur l'énergie et sur le CO<sub>2</sub> issues des politiques de protection de l'environnement dans les pays de l'Union Européenne, et de les présenter sous forme d'étude.

### C. LA DECISION DE LA SUISSE: UNE TAXE SUR LE CO<sub>2</sub> POUR REMPLIR SES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

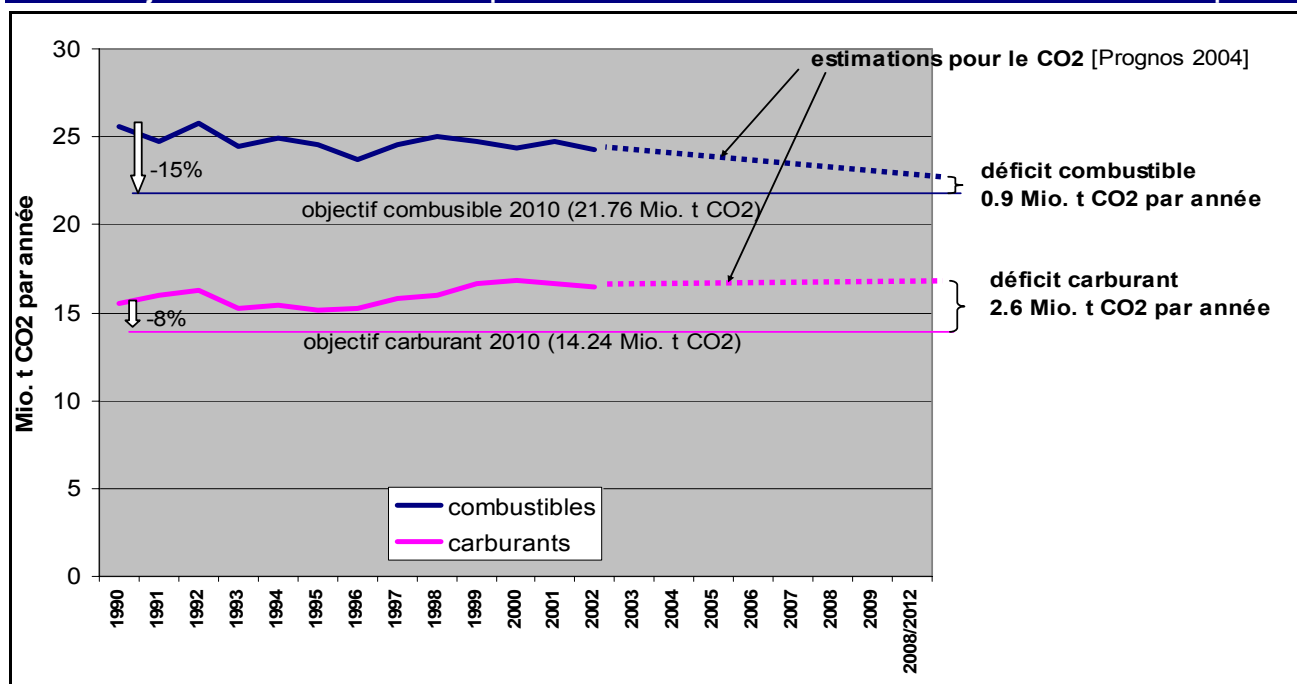
Lors de la signature du Protocole de Kyoto, tant l'UE que la Suisse se sont engagées à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 8% par rapport à 1990. Mais elles se sont attelées à la tâche avec des résultats très inégaux. Tandis que l'UE a déjà réussi à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> de 3% en moyenne, la Suisse reste loin derrière avec une réduction de 0,7%, se plaçant ainsi en queue de peloton de l'Europe.

**Bild 1: Stade de l'accomplissement des obligations de Kyoto de L'UE et de la Suisse (pour 2002)**



Source: Secrétariat des NU pour le climat, 2005.

La loi sur le CO<sub>2</sub> est la pièce maîtresse de la politique climatique en Suisse. Cette loi fixe des objectifs impératifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre, à l'échéance 2010 par rapport à l'année de référence 1990. Les émissions de CO<sub>2</sub> engendrées par la consommation d'énergie représentent 80% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Si les émissions des cinq autres gaz à effet de serre se stabilisent, la Suisse sera alors en mesure de respecter tant ses obligations internationales que les objectifs prévus par la loi sur le CO<sub>2</sub>. Le Protocole de Kyoto et la loi sur le CO<sub>2</sub> exigent la même réduction absolue d'environ 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>. En plus de cet objectif global, la loi prévoit des objectifs de réduction pour les carburants et les combustibles. Si ces derniers ne peuvent être respectés, le Conseil fédéral doit introduire une taxe sur le CO<sub>2</sub> et demander au Parlement d'approuver la proposition. Selon les estimations actuelles, les objectifs sont loin d'être atteints. Il est désormais clair que leur réalisation nécessite des mesures supplémentaires. C'est ici qu'une taxe sur le CO<sub>2</sub> entre en jeu.

**Bild 2: Projection des émissions de CO<sub>2</sub> pour la Suisse – les mesures librement consenties ne suffisent pas**

Source: Prognos 2004

Selon les pronostics concernant le CO<sub>2</sub> publiés en mars 2004, les mesures librement consenties, les incitations et les prescriptions prévues dans le cadre de « SuisseEnergie » (programme adopté par le Conseil fédéral à cet effet) ainsi que les mesures relevant d'autres domaines politiques n'ont de loin pas suffi à atteindre les objectifs visés par la loi sur le CO<sub>2</sub>, que ce soit pour les carburants que pour les combustibles. Quoique les prévisions montrent pour les combustibles une tendance à la baisse de 11,4% d'ici 2010, les émissions de CO<sub>2</sub> résultant de l'utilisation de carburants augmentent de 8,8% par rapport à 1990. Les experts de Prognos estiment que la Suisse manque son objectif de réduction de 0,9 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pour les combustibles, et de 2,6 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pour les carburants.<sup>3</sup>

La loi sur le CO<sub>2</sub> oblige dans ce cas le Conseil fédéral à introduire une taxe sur le CO<sub>2</sub>.<sup>4</sup> Le 11 juin 2004, le Conseil Fédéral a donné en consultation 4 variantes possibles, dans lesquelles une taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les carburants et les combustibles joue un rôle de premier plan.<sup>5</sup> Les entreprises les plus durement touchées par la taxe peuvent en être exonérées, à condition de réduire leurs émissions par d'autres méthodes. Dans la variante 1, dont la mise en oeuvre est envisagée pour 2006, une taxe sur les carburants de 64 francs par tonne de CO<sub>2</sub> sera prélevée dans une première étape puis augmentée dès 2008 à 128 francs. Ceci correspond à une augmentation de 15 centimes par litre pour la première étape et de 30 centimes par litre pour la deuxième étape. Une taxe de 9 centimes devrait être également prélevée par litre de mazout. La totalité de la recette nette sera redistribuée aux milieux économiques et aux citoyens. Les familles nombreuses seront particulièrement avantagées, car la redistribution se fera par tête. Les secteurs intensifs en travail seront également favorisés, car les recettes serviront à alimenter les caisses de l'AVS. Ceci signifie une redistribution par tête de 192

<sup>3</sup> DETEC 2004

<sup>4</sup> Article 2 de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

<sup>5</sup> DETEC 2004.

francs par année. A notre avis, l'augmentation prévue par la variante 1 est le minimum nécessaire pour atteindre les objectifs internationaux visés par la Suisse. Adopter cette variante permettra également de tirer parti des avantages qu'offrent des taxes et des réformes fiscales écologiques.

## D. SURVOL DE LA SITUATION EUROPEENNE

L'intervention de l'État par voie de lois ou d'ordonnances limitatives ne suffit guère à mettre en œuvre une politique efficace de protection du climat. C'est ainsi que, depuis le début des années 90, un nombre croissant de pays s'est doté, avec succès, de taxes écologiques sur la consommation d'énergie dont les recettes sont pour la plupart redistribuées aux citoyens (Réforme Fiscale Écologique, RFE).

**Bild 3: Survol des taxes environnementales en Europe**

	Autriche	Belgique	Danemark	Finlande	France	Allemagne	Irlande	Italie	Slovénie	Pays-Bas	Norvège	Suède	GB
<b>Air/ Energie</b>													
CO2*													
SO2													
N2O													
carburants													
soufre contenu dans carburant													
<b>Transport</b>													
achat et utilisation de voitures													
impôt annuel sur les voitures													
<b>Eau</b>													
eau résiduelle													
<b>Déchets</b>													
ordures													
ordures spéciales													
<b>Bruit</b>													
bruit des avions													
<b>Produits</b>													
pneus													
réceptifs à boissons													
emballages													
sacs													
pesticides													
CFCs													
piles													
ampoules													
PVC													
lubrifiants													
engrais													
Papier													
dissolvants													
<b>Ressources</b>													
matières premières													
		depuis 1996			nouveau en 2000			nouveau en 2004					

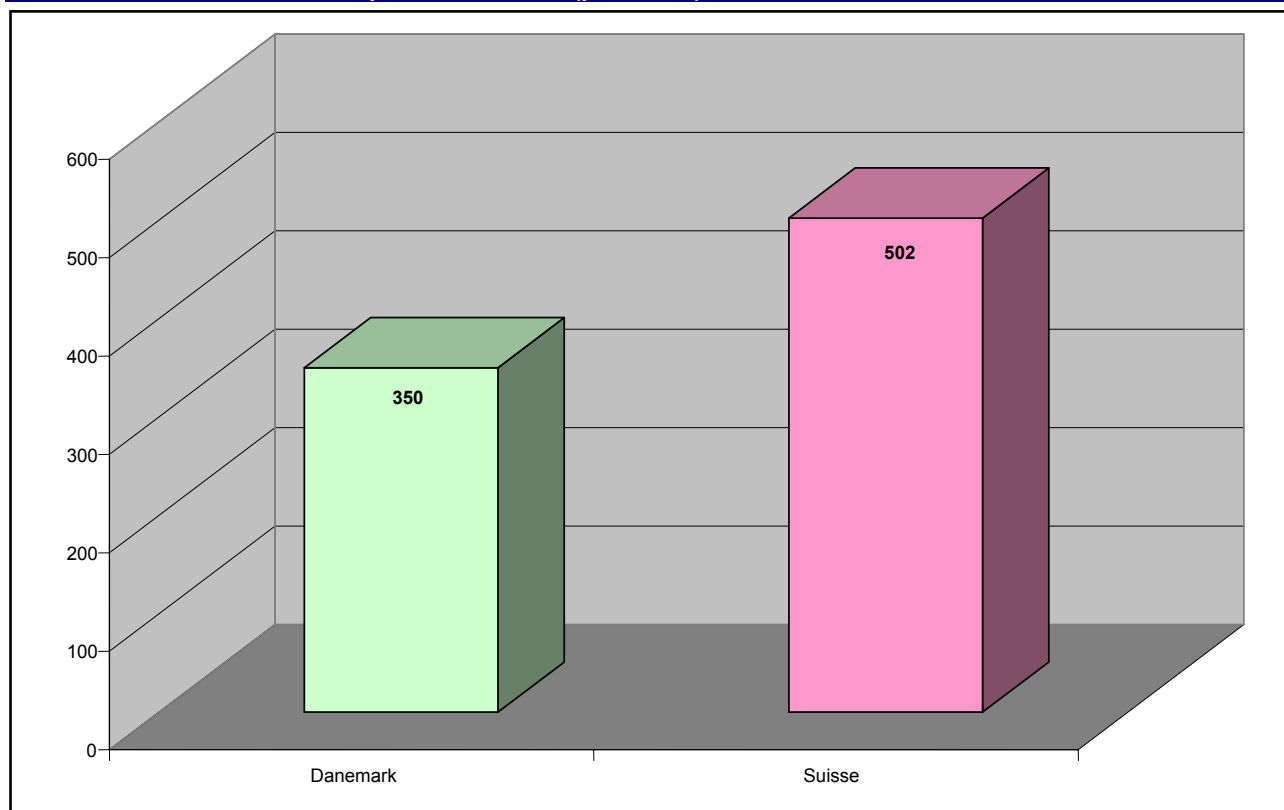
Source: Hans Vos, OECD, EEA database 2005

### Danemark

Le Danemark prélève des taxes sur l'énergie, le CO<sub>2</sub>, le N<sub>2</sub>O (protoxyde d'azote) et le soufre. Depuis l'introduction de ces taxes, on assiste à une chute de la consommation d'énergie, et à une augmentation des exportations de technologies « propres » ainsi qu'au développement d'infrastructures à énergie éolienne. Le Danemark taxe l'essence depuis 1917 et la consommation d'énergie depuis 1977. De 1985 à 1992, des impositions supplémentaires sur l'essence au plomb, les déchets, les emballages et les ressources naturelles comme le gravier ont été introduites. Depuis 1992, les impôts écologiques pour les ménages augmentent par étapes ; les sacs en plastique sont aussi soumis à une taxe écologique. La politique fiscale vise à abaisser les taux d'imposition maximal et minimal de l'impôt sur le revenu. En 1996, la réforme fiscale a été couronnée de succès. La taxe sur le CO<sub>2</sub>, qui avait été introduite en 1992 par le gouvernement conservateur, a été en 1996 étendue à l'industrie ; ses recettes ont été utilisées pour réduire les coûts de l'emploi dans l'industrie et pour investir dans des mesures d'économie d'énergie. L'impôt n'a pas abouti à une surcharge fiscale pour l'économie. Bien au contraire, il a engendré des incitations à l'innovation et a récompensé

l'utilisation efficace et parcimonieuse de l'énergie. Par exemple, la quantité d'eau consommée a reculé de 40% suite à l'augmentation des prix (coûts pour la préparation et la distribution, traitement des eaux usagées, impôts sur l'eau, TVA). Ces prix à la consommation élevés incitent les ménages à économiser l'eau.<sup>6</sup> Au premier janvier 2005, le Danemark a également augmenté sa taxation du diesel.

**Bild 4: Nombre des véhicules par 1000 habitant (pour 2003)**



Source: EuroStat 2005

Par ailleurs, le Danemark prélève depuis longtemps un impôt très élevé lors de la déclaration des véhicules automobiles, qui peut aller jusqu'à 120% du prix d'achat. En outre, le prix de l'essence à 1,13 euros par litre est bien plus élevé qu'en Suisse (0,90 euros par litre).<sup>7</sup> Quoique le revenu par tête soit le même qu'en Suisse, Le Danemark compte seulement 350 voitures par 1000 habitants, soit 30% de moins qu'en Suisse, qui elle en compte 502 par 1000 habitants! Les recettes générées par cet impôt comptent pour 2,8% des recettes fiscales totales, plus que les recettes provenant des impôts sur l'essence et le diesel (2,1%)<sup>8</sup>. Au total, l'imposition du trafic routier compose 6% des recettes fiscales total au Danemark.

Tandis qu'au Danemark les diverses impositions ont fait légèrement reculer le nombre de véhicules au cours des dernières années, ce nombre a augmenté en Suisse entre 2000 et 2004 de presque 9 %, augmentant de 417 000 unités à 5 287 105 véhicules.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Ecocouncil Danmark 2005

<sup>7</sup> Pour décembre 2004

<sup>8</sup> Commission Européenne: "To serve as the basis for the preparation of an Extended Impact Assessment (EIA)", Bruxelles, juillet 2004.

<sup>9</sup> Office fédéral de la statistique suisse 2005.

## **Pays-Bas**

En plus d'un impôt sur les hydrocarbures, les Pays-Bas ont introduit une taxe combinée sur l'énergie et le CO<sub>2</sub>, ainsi qu'un impôt sur l'énergie pour les petits consommateurs. Les recettes de ce dernier est entièrement reversé aux entreprises et aux ménages, tandis que celles des deux premiers vont dans les caisses de l'État. Malgré le fait que les gros consommateurs d'énergie soient exonérés et que les recettes fiscales sont relativement basses, des effets positifs sur l'environnement sont déjà observables. L'impôt sur les hydrocarbures s'est doublé d'une vocation écologique en 1988; depuis 1995, les déchets, la pollution de l'air et l'utilisation de l'eau sont également soumis à un impôt. Entre 1996 et 2001, plusieurs autres impôts sur l'énergie ont été introduits, incluant ainsi l'industrie dans un système de taxation intelligent. Ces « impôts verts » concernent en premier lieu les ménages, le secteur des transports et les petites et moyennes entreprises. Ainsi, 60% des recettes proviennent des ménages et 40% des firmes. L'industrie lourde est cependant complètement exemptée de taxes environnementales. Entre 1990 et 2001, les « impôts verts » sont passés de 5% à 8,6% de la totalité des recettes fiscales; ils ne constituent que 3,4% du PNB des Pays-Bas. Les impôts sur les carburants et les voitures composent 6,4% des « recettes vertes », les impôts sur l'énergie 1,5% et les autres impôts écologiques 0,7%.

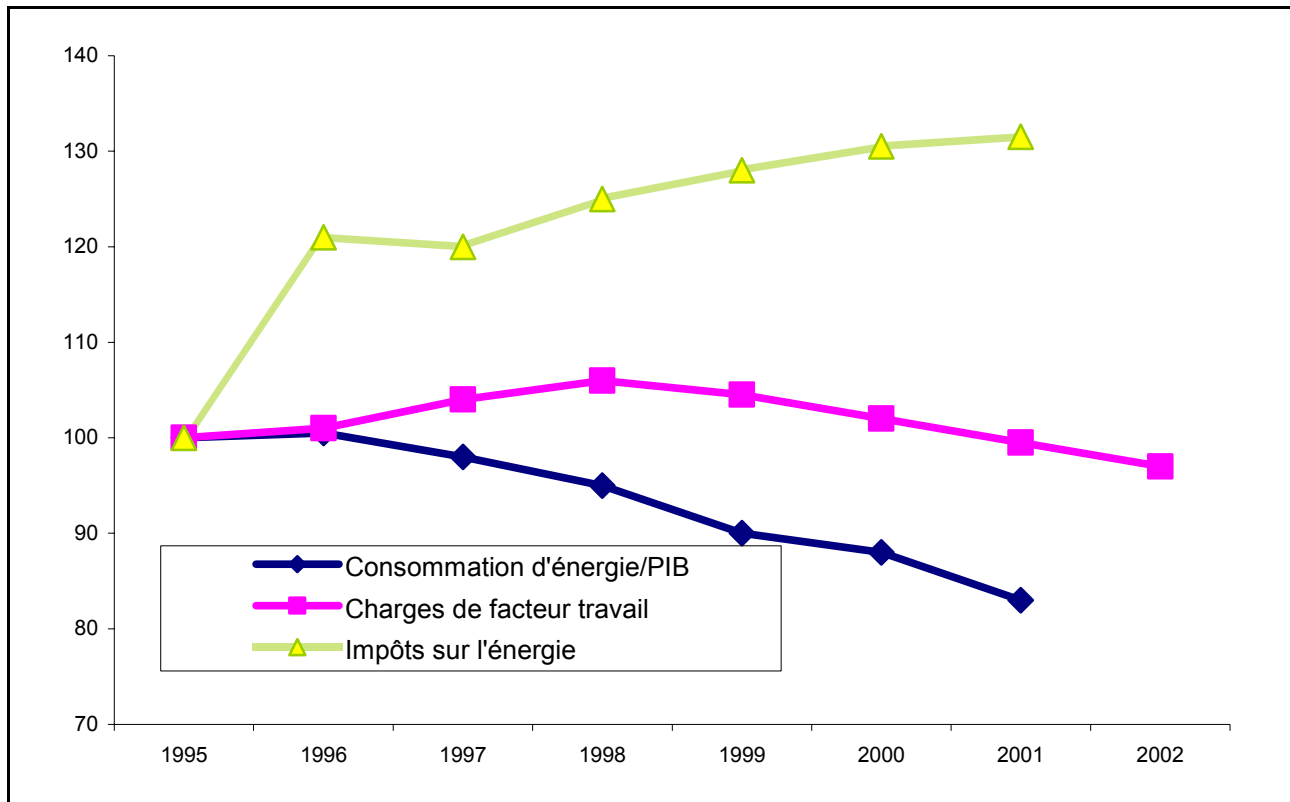
En 2005, de nouvelles taxes environnementales seront prélevés dans divers secteurs économiques. A cela s'ajoute l'indexation annuelle au taux d'inflation des taux d'imposition nominaux de l'essence et du diesel.

## **Norvège**

En Norvège, il existe une taxe sur l'énergie, le CO<sub>2</sub> et le soufre. Les recettes vont pour la plupart dans les caisses de l'État, quoiqu'une partie soit utilisée pour abaisser les charges salariales et les impôts sur le revenu. Le Parlement jauge le plafonnement des taxes d'année en année afin qu'elles restent en accord avec la réalité. Les produits pétroliers sont taxés plus lourdement que l'électricité.

## **Suède**

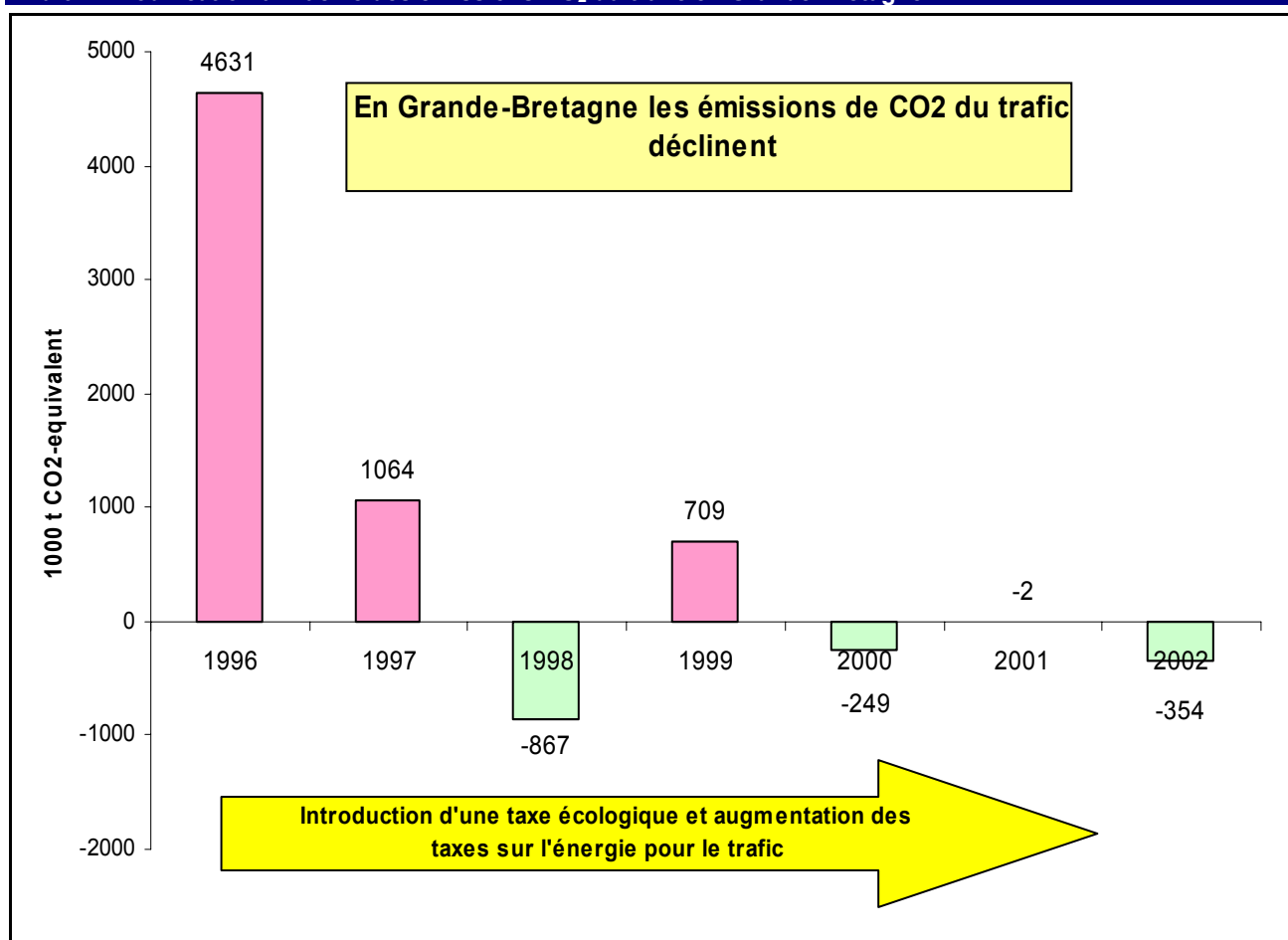
Dès 1991, la Suède a instauré des taxes sur le CO<sub>2</sub> et l'énergie, dans le cadre d'une RFE. Ces taxes doivent générer des effets fiscaux neutres (la totalité des recettes doit revenir à la population, et non aller dans les caisses de l'Etat). La RFE fait partie d'une réforme fiscale plus large, qui a permis d'effectuer des coupes significatives dans l'impôt sur le revenu et d'abaisser les coûts de l'emploi. En 2001, les taxes sur le diesel, le mazout et l'électricité ont été augmentées, permettant ainsi une nouvelle baisse des impôts sur le revenu et des contributions aux assurances sociales. En 2002, une charge fiscale d'un montant d'environ 220 millions d'euros a été transférée dans le budget étatique de l'emploi à la consommation d'énergie. L'objectif est de d'alléger d'ici 2012 la taxation du travail de 3,3 milliards d'euros et de compenser ceci par une taxation de la consommation d'énergie. Actuellement, le volume de ce transfert s'élève à 6 % des recettes fiscales totales. Dans le même registre, il a été introduit en 2002 un nouveau plan de protection de l'environnement; son succès dépendra des nouvelles mesures entreprises dans le cadre de la réforme écologique. Entre 2001 et 2003, la réforme fiscale écologique a généré 880 millions d'euros, principalement grâce à l'augmentation des taxes sur le CO<sub>2</sub> et sur la consommation d'électricité. Au printemps 2002, le parlement a voté une nouvelle stratégie nationale pour protection du climat. L'objectif à court terme était de réduire de 4% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. En 2005, toujours dans le cadre du transfert des charges fiscales, les taxes énergétiques ont été augmentées.

**Bild 5: Développement de la structure des impôts en Suède**

Source: Structures de taxation dans l'Union Européenne, Commission Européenne 2004

## Grande-Bretagne

En 1993, le Royaume Uni a introduit le « *fuel duty escalator* », une taxe sur les carburants, afin de combattre le changement climatique. Cette taxe est augmentée chaque année de 5% pour suivre le taux d'inflation. Entre 1994 et 1996, le gouvernement a augmenté la TVA sur l'essence et le diesel à 17,5 %. Depuis 2003, le Royaume Uni est à la pointe en Europe en matière de politique environnementale. L'essence et le diesel sont taxés pareillement, afin d'éviter d'avantager fiscalement le diesel. Toujours en 2003, le gouvernement a publié un texte dans lequel il explique ses intentions quant au développement futur des impôts écologiques. Ce texte s'oriente dans ses lignes principales vers une RFE. Entre 1998 et 2001, le « *landfill waste levy* », destiné à limiter la production de déchets, a été augmenté à 1 livre par tonne ; les recettes ont été utilisées pour réduire les charges sociales. Par ailleurs, les taxes sur les voitures peu polluantes ont été réduites. En 2001, l'augmentation du « *fuel duty escalator* » a été momentanément arrêtée, pour cause d'impopularité. La même année, une taxe sur le CO<sub>2</sub> (*Climate Change Levy*) a été introduite uniquement dans le secteur de l'industrie. Les recettes sont utilisées pour réduire les contributions aux assurances sociales. Les entreprises qui arrivent à utiliser l'énergie de manière plus efficace ont droit à un rabais.

**Bild 6: Modification annuelle des émissions CO<sub>2</sub> du trafic en Grande-Bretagne**

Source: Agence Européenne pour l'Environnement 2005

Comme l'a souligné une conférence organisée par Green Budget Germany en juin 2004 à Berlin, beaucoup d'entreprises anglaises estiment cette taxe sur le CO<sub>2</sub> très positive<sup>10</sup>. Le gouvernement a annoncé vouloir mettre à profit sa position de président à la fois de l'UE et du G8 pour renforcer sa lutte contre le changement climatique. Ainsi que l'a rappelé Lord May, président de la Royal Society, dans un communiqué de l'ambassade britannique du 7 mars 2005, la Grande-Bretagne a proclamé le changement climatique être le sujet prioritaire du sommet du G8, et s'est par ailleurs donné pour but de convaincre les Etats-Unis de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre.<sup>11</sup>

## Finlande

La Finlande a été le premier pays à diriger sa politique financière directement sur les émissions de CO<sub>2</sub>. C'est ainsi que les recettes provenant des impôts écologiques et des taxes sur l'environnement s'élèvent entre 7 et 8% des recettes fiscales totales, totalisant une somme de 4,112 milliards d'euros. La plus grande partie de des recettes des impôts sur les carburants (47%), des impôts sur les véhicules (35%) et des autres taxes sur l'énergie et l'environnement (18%) vont dans les caisses de l'État. En 1990, un impôt de base sur les carburants fossiles a été introduit. Entre 1993 et 1994, des impôts complémentaires sur les carburants ainsi qu'un impôt qui taxe la teneur en carbone et en énergie de

<sup>10</sup> Documentation de GBG: « Les taxes écologiques en Allemagne et en Grande Bretagne, un point de vue de l'économie » de Juin 2004, [www.foes.de](http://www.foes.de)

<sup>11</sup> Ambassade britannique, Berlin, mars 2005

toutes les sources primaires d'énergie ont été introduits. Le bois et l'énergie éolienne ont été exclus de cet impôt. Une taxe sur les emballages non recyclables a également été introduite pour les alcools et les boissons sucrées.

Depuis 1997, en vertu du droit européen, ce ne sont plus les sources énergétiques mais les consommateurs finaux qui sont taxés. Il existe toutefois des remises sur impôt pour les ménages qui utilisent de l'énergie renouvelable.

### **La France**

Depuis 1997, la France a rassemblé ses divers impôts écologiques en un impôt unique, la « Taxe générale sur les activités polluantes » et les a augmentés. Il y a eu également des discussions quant à l'introduction d'un impôt sur l'énergie pour les gros consommateurs, qui n'a cependant pas abouti suite à un jugement de la Cour Constitutionnelle à la fin 2000. La France enregistre en 2002 un boom dans le secteur de l'énergie solaire. Dans le cadre du « Plan Soleil », l'État subventionne le mètre carré utilisé pour des capteurs solaires et il est question d'abaisser la TVA sur ceux-ci. Par ailleurs les entreprises nouvelles sur le marché de l'énergie solaire bénéficient d'une indemnité d'entrée.<sup>12</sup> En 2004, la France a été la première à se servir de la directive européenne relative à la taxation des produits énergétiques, en introduisant un taux séparé pour l'impôt sur le diesel. Elle l'a ainsi augmenté pour la consommation privée et l'a gardé au même niveau pour l'industrie. L'introduction d'un impôt national sur le kérosène, accompagné d'un renforcement de la compétitivité du Train à Grande Vitesse (TGV) était pressenti dans le projet de protection de l'environnement de la fin 2003, mais cette proposition n'a pour le moment pas encore trouvé de consensus. Au lieu de cela, le Président Jacques Chirac a soutenu lors du dernier sommet de Davos la proposition franco-allemande d'imposer le kérosène au niveau européen.

En février 2005, le Ministère français de l'environnement a annoncé la création d'une commission chargée de travailler à la continuation de la RFE nationale.<sup>13</sup>

### **Italie**

Entre 1998-1999, l'Italie avait commencé une réforme fiscale fondamentale qui prévoyait aussi une introduction par étapes d'impôts environnementaux sur les émissions de CO<sub>2</sub> et sur l'utilisation d'énergie. A cause d'un manque de directive politique et de manifestations populaires, ces réformes n'ont pas été poursuivies après 2000. Les taxes sur les hydrocarbures auraient dû être mesurées annuellement et augmentées en concordance avec la teneur en carbone du produit pétrolier en question. Ces taxes auraient frappé principalement les ménages, tandis que le secteur des transports de marchandises en aurait été exempté. L'Italie taxe lourdement les sources énergétiques. L'utilisation moyenne d'énergie est cependant relativement faible, grâce au climat méditerranéen doux et à l'utilisation de voitures petites qui consomment peu d'énergie. Les impôts sur les hydrocarbures, ainsi que les taxes sur le CO<sub>2</sub>, l'énergie, le soufre et le N<sub>2</sub>O sont élevés. Les recettes sont reversées dans les caisses de l'État et aux assurances sociales, mais également investies dans le rééquilibrage des régions et les mesures de protection de l'environnement. Le prix des carburants pour l'essence et le diesel en Italie sont parmi les plus élevés d'Europe.

### **Autriche**

En 1989, L'Autriche a introduit un impôt sur les excédents de production. Les excédents de production sont taxés selon leur classement de dangerosité ou leur lieu de mise en dépôt entre 5,80 euros et 101,60 euros par tonne. En 1995, l'Autriche a décrété une loi sur l'augmentation des impositions

---

<sup>12</sup> Sonnenseite, Franz Alt 2002.

<sup>13</sup> Environment Daily 1826, 22/02/05

sur les hydrocarbures ; en 1996 elle a introduit l'imposition du gaz naturel et de l'électricité, dont les recettes, qui avaient été initialement destinées à financer des projets pour l'environnement, ont finalement servi à financer l'assainissement des foyers. Deux sortes d'impôts écologiques ont été développés en Autriche en 1998. Depuis, l'impôt écologique se compose d'un impôt fiscal sur les hydrocarbures et l'énergie et d'un impôt de prévoyance du risque. Depuis janvier 2003, les fournisseurs d'énergie doivent déclarer leur source d'énergie, au lieu de simplement communiquer comme avant le pourcentage de la matière première utilisée. Toutefois, l'électricité importée est toujours déclarée en bloc. Le ministère de l'agriculture et l'environnement travaille à l'identification des subventions dommageables pour l'environnement. Des premiers pas ont été réalisés, malheureusement pas aussi importants que ce qu'avait annoncé le gouvernement en 2003. C'est ainsi qu'en janvier 2004, le prix des carburants a été augmenté de 1 ct/litre pour l'essence pauvre en soufre et de 2,5 ct/litre pour l'essence normale, et de 2 ct/litre pour le diesel pauvre en soufre et de 3,5 ct/litre pour le diesel classique. Au total, les recettes fiscales s'en trouveront augmentés de 480 millions d'euros par année.<sup>14</sup>

## Belgique

En Belgique, un impôt sur les hydrocarbures ainsi qu'une taxe sur l'énergie sont perçues. Une comparaison internationale montre que les taux d'impositions sont faibles. La totalité des recettes va dans les caisses de l'État. La politique fiscale relève principalement du gouvernement, quoique les régions puissent développer leur propres impôts et charges selon les problèmes qui leur sont spécifiques. Le plan gouvernemental de 2000 à 2003 pour le développement durable en Belgique inclut un chapitre sur les possibilités d'insertion d'instruments fiscaux pour un développement durable. Un groupe de travail a été mandaté pour examiner les différentes options d'une RFE. En 2002, le gouvernement a publié un plan pour la protection du climat.

## Slovénie

En 1997-1998, la Slovénie a entrepris une première approche d'une RFE et fut le premier pays d'Europe Centrale à introduire un impôt sur le CO<sub>2</sub>.<sup>15</sup> Les impôts sur l'essence, le diesel et le mazout ont été augmentés, et différentes initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique ont été lancées. Le programme national d'efficacité énergétique (2001-2005) englobe aussi les sources d'énergie renouvelable et vise à encourager par des incitations financières l'investissement dans les mesures d'économie d'énergie.<sup>16</sup>

## Suisse

La Suisse a une taxe incitative sur les solvants organiques, sur les carburants et les combustibles contenant du soufre. Les recettes sont redistribuées à la population sur une base par tête (par la réduction des primes pour les caisses-maladie). L'effet incitateur a été très élevé dans les trois cas. La Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP), dont le taux d'imposition a été relevé au premier janvier 2005, peut être pris comme un exemple dans la mesure où les coûts externes sont internalisés, entraînant par là une réduction du transport routier de marchandises en faveur du transport par rail. La RPLP alimente principalement le budget de l'État et a jusqu'à présent réussi à empêcher une augmentation du trafic routier de marchandises.

---

<sup>14</sup> Greisheimer 2003

<sup>15</sup> Schlegelmilch 1999

<sup>16</sup> <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/e14110.htm>

Au Luxembourg, le taux d'imposition additionnel pour le diesel contenu dans l'impôt sur les hydrocarbures a été multiplié par trois en faveur du fonds pour l'emploi. Le taux de l'impôt prélevé sur le chiffre d'affaires fait sur l'essence est passé de 12% à 15%.

Dans les 10 nouveaux pays membres, on assiste également à un ajustement vers le haut des impôts sur l'énergie, en accord avec la directive relative à la taxation des produits énergétiques. Par exemple, la Pologne a introduit des taux d'imposition sur les hydrocarbures pour l'essence et le diesel nettement plus élevés au premier janvier 2005. Pour des raisons écologiques, un l'impôt sur la teneur en soufre du diesel a été introduit.

### **International**

Aussi en dehors de l'UE, de nombreux pays introduisent une Réforme Fiscale Écologique. Au **Ja-pon**, il est question d'introduire pour 2006 un impôt environnemental basé sur le modèle de l'Allemagne. Cet impôt devrait servir à combattre le réchauffement climatique ; les recettes devraient être utilisées pour compenser le déficit de la caisse de pension nationale. Le ministère japonais de l'Environnement souhaite augmenter les impôts sur l'essence, les combustibles de chauffage légers, l'électricité et le gaz naturel pour contrer l'effet de serre. Selon de gouvernement, les recettes devraient servir à introduire de nouvelles mesures nécessaires pour réduire les émissions des gaz à effet de serre et à baisser les assurances sociales des ménages.<sup>17</sup>

En **Corée du Sud**, le gouvernement l'intention d'instaurer des incitations fiscales pour encourager l'utilisation d'énergies renouvelables. Un programme pour le développement de technologies alternatives a été mis en place pour les trois prochaines années. Le coût a été estimé à 47 millions de francs suisses. Selon le gouvernement, la quote-part de l'énergie renouvelable devrait passer d'ici 2011 de 1,4% (2002) à 5%.<sup>18</sup>

## **E. COMPARAISON DES PRIX DES COMBUSTIBLES ET DES CARBURANTS EN EUROPE**

En comparant les prix des combustibles et des carburants en Europe, la Suisse se retrouve en queue de peloton dans de nombreux domaines. Avec seulement le Luxembourg et la Grèce derrière elle, la Suisse est à la troisième dernière place en ce qui concerne le prix de l'essence.

Tous les pays voisins de la Suisse ont un prix à la pompe plus élevé. L'Autriche le dépasse de 5 centimes d'euros, la France de 18, l'Allemagne de 25 et l'Italie de 27 centimes.

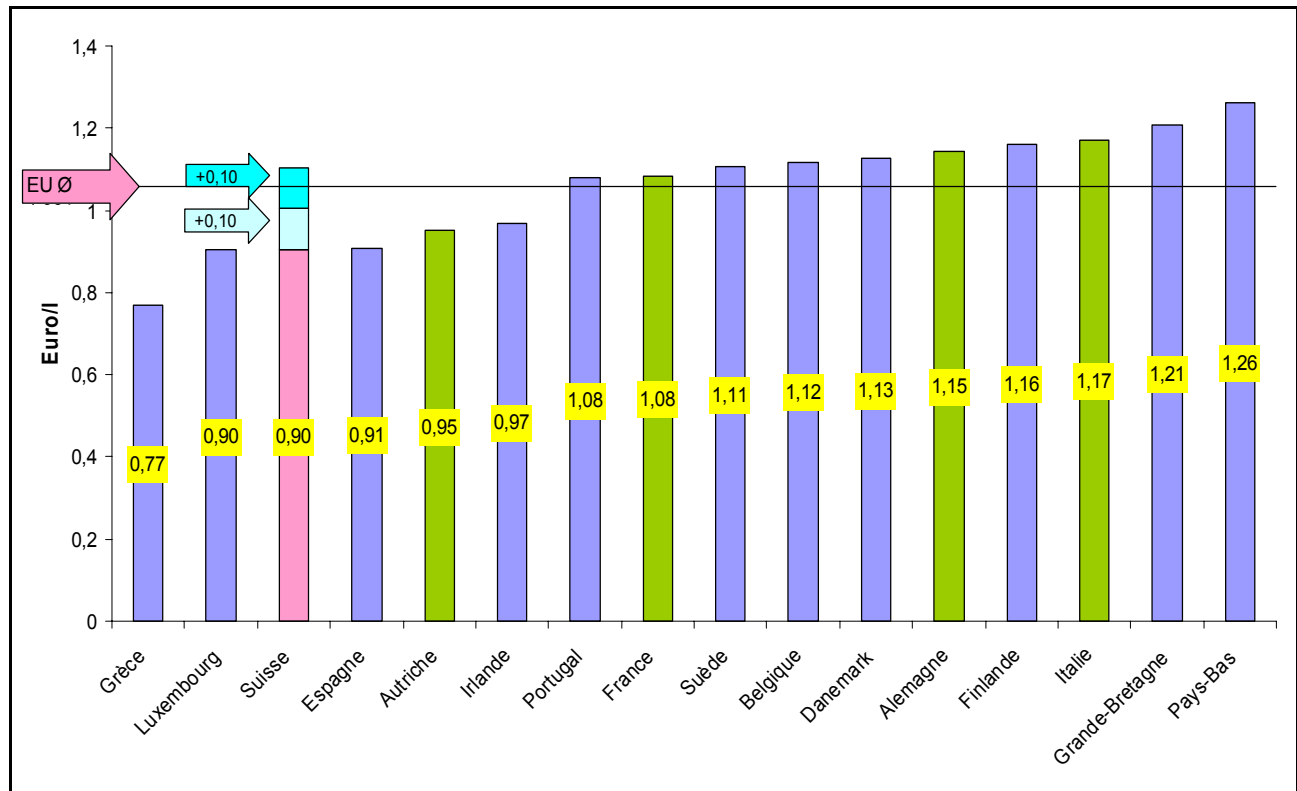
En augmentant le prix de l'essence au travers d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>, la Suisse n'atteindrait la moyenne européenne que lors de la mise en œuvre de la seconde étape, en 2008. Elle ne serait qu'au niveau de la France, loin derrière l'Allemagne et l'Italie. Par ailleurs, il peut être facilement présumé que les pays européens vont continuer à faire des efforts pour la protection de l'environnement, aiguillés par la directive européenne et leurs propres exigences en la matière.

---

<sup>17</sup> Japan Today, 22. November 2004

<sup>18</sup> Point Carbon 11.08.2004

**Bild 7: Prix de la Super 95 en Europe en euro/litre, février 2005**



Source: EuroStat 2005<sup>19</sup>

En conséquence de quoi une taxe sur le CO<sub>2</sub> ne suffira pas si la Suisse désire faire partie du club des pays leaders en matière environnementale.

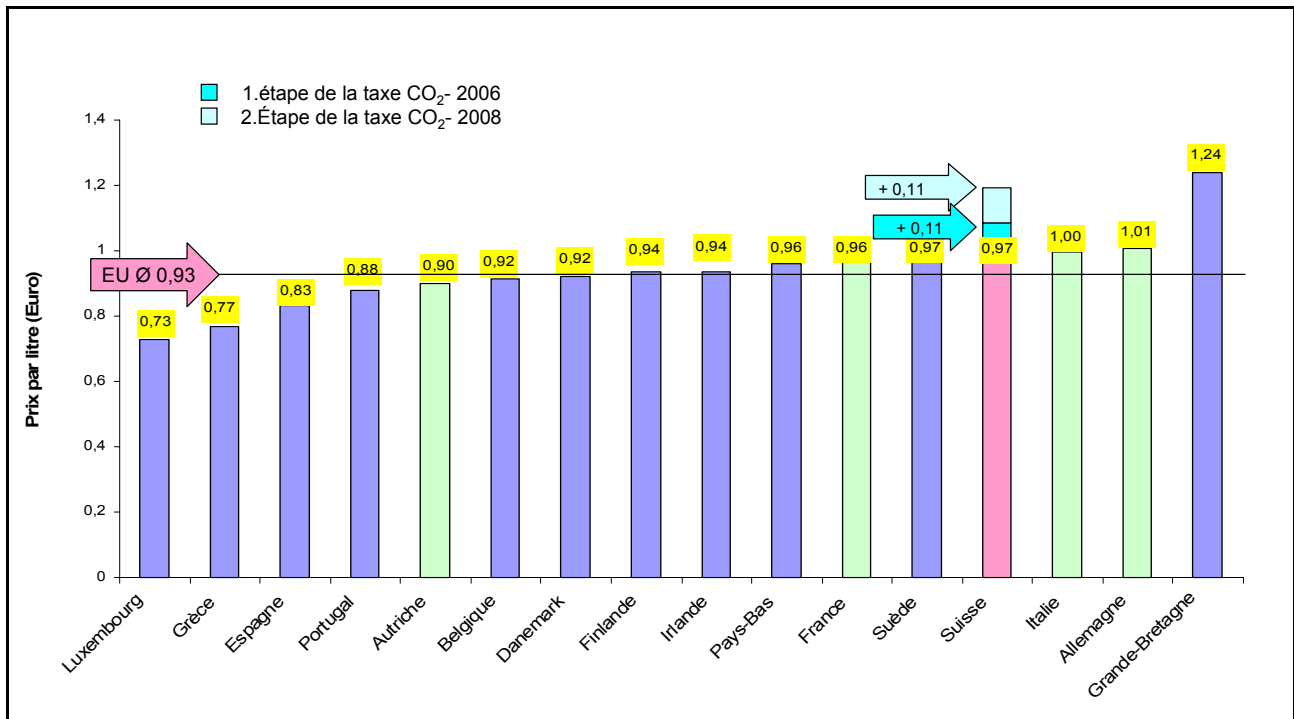
Pour le diesel, la Suisse se trouve par contre à peu près au même niveau que ses voisins, avec 0,97 euros par litre. Le diesel coûte en Autriche et en France respectivement 1 et 7 centimes d'euro moins cher, tandis qu'Allemagne et en Italie, il coûte respectivement 3 et 4 centimes plus cher.

Vingt des vingt-cinq pays membres de l'Union Européenne devront augmenter leur impôt sur le diesel d'ici 2010 s'ils entendent respecter la directive européenne relative à la taxation des produits énergétiques. L'imposition minimale européenne de 33 centimes par litre oblige par exemple le Luxembourg à augmenter son impôt de 8 centimes par litre, et la Grèce de 9 centimes par litre<sup>20</sup>. Conséquemment, la Suisse conservera sa position légèrement au-dessus de la moyenne dans la taxation du diesel, en introduisant sa taxe sur le CO<sub>2</sub>.

<sup>19</sup> Prix à la consommation pour la super à 95 octanes sans plomb et sans soufre

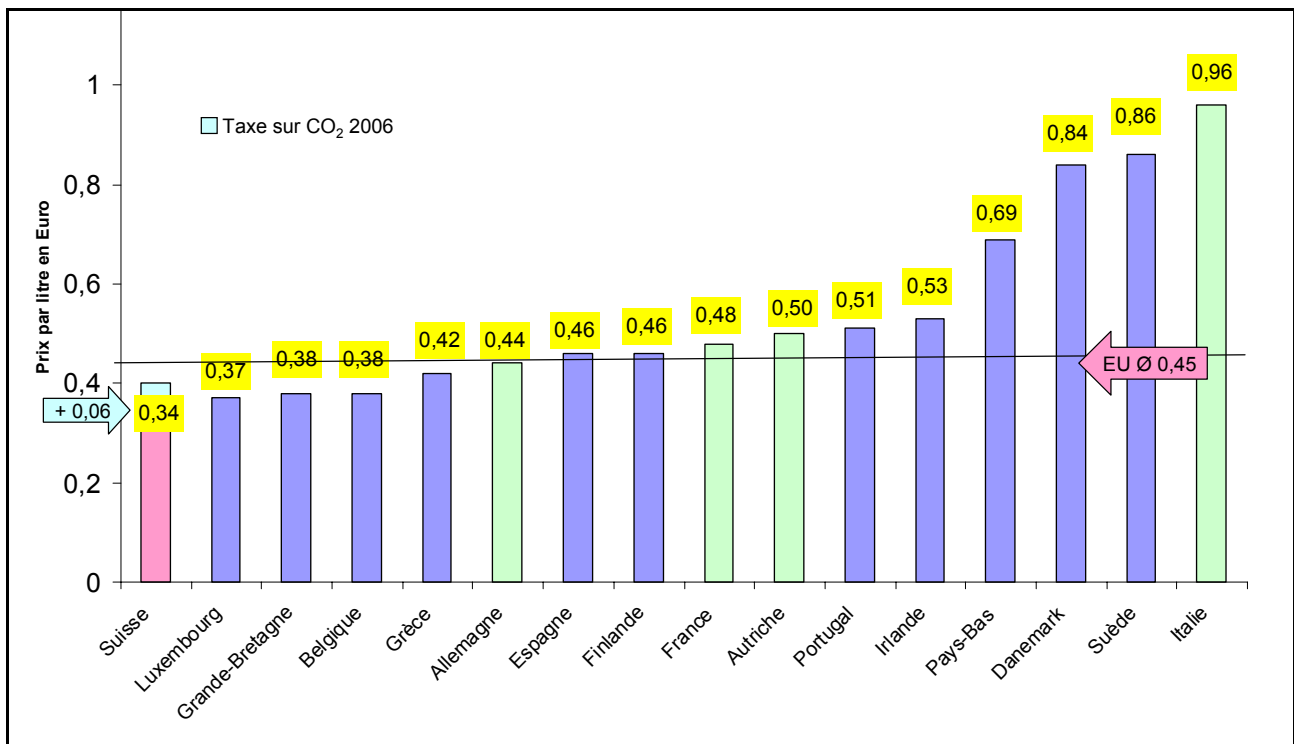
<sup>20</sup> Umwelt 5/2003.

**Bild 8: Prix du diesel en euro par litre, février 2005**



Source: EuroStat 2005<sup>21</sup>

**Bild 9: Aperçu du prix du mazout en Euro/l janvier 2005**

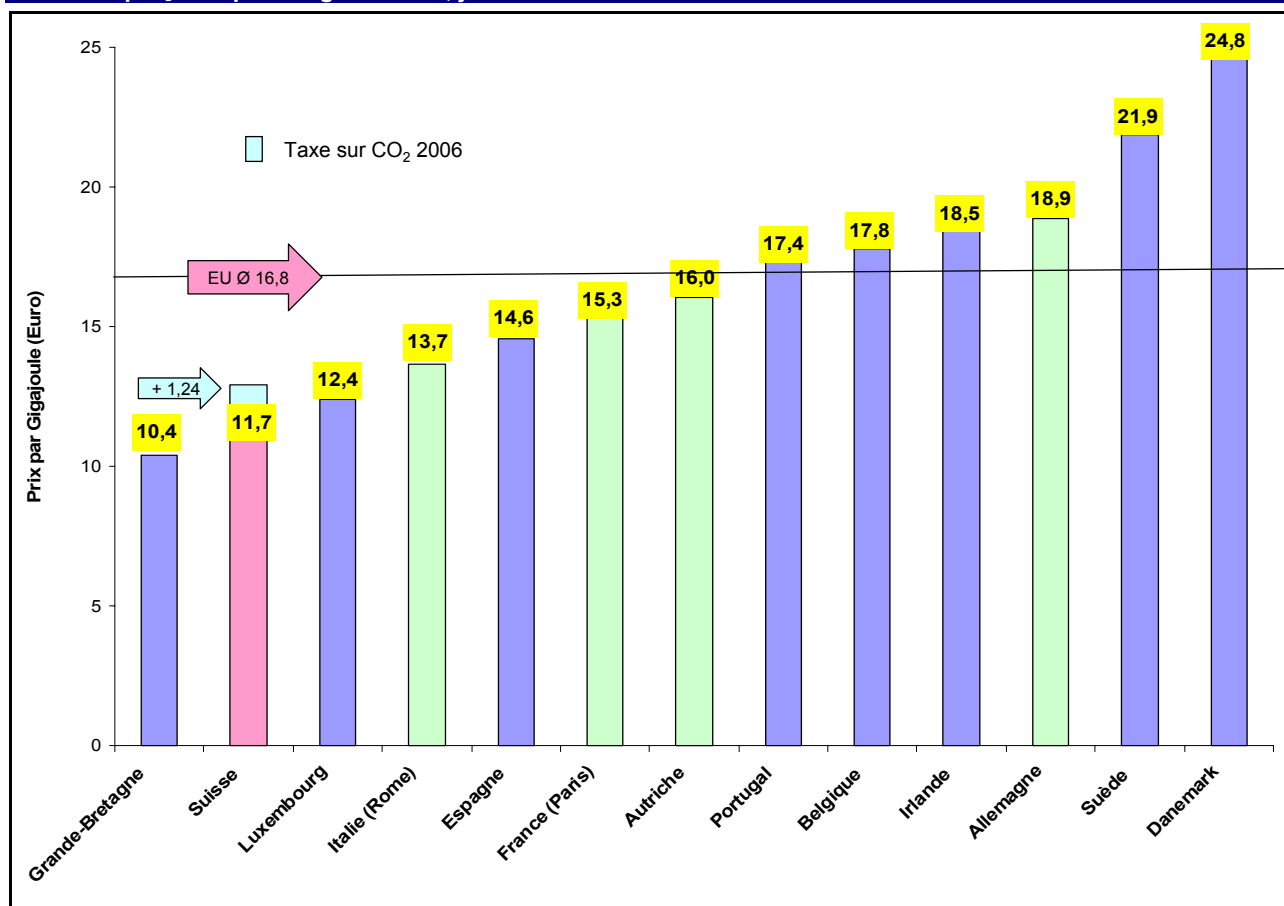


Source: Ministère fédéral des finances 2005<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Prix à la consommation pour le diesel

Lorsque comparée à l'Europe des 15, la Suisse arrive en dernière place concernant le mazout Le prix à la consommation dans tous les pays voisins – en particulier l'Italie, l'Autriche et la France – est plusieurs fois plus élevé que celui de la Suisse. Une augmentation du prix du mazout de 6 centimes d'euro (9 centimes suisses) se fait de plus en plus urgente. La Suisse sera tout de même bien loin de la moyenne européenne de 0,45 euros par litre. Un prix du mazout plus élevé est absolument nécessaire pour améliorer l'efficacité énergétique et encourager l'utilisation d'énergie renouvelable. Cela aurait aussi pour conséquence de créer des nouveaux emplois dans le domaine du calorifugeage grâce aux mesures d'économie de CO<sub>2</sub>. En Allemagne, le gouvernement subventionne l'investissement dans l'assainissement des bâtiments dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en allégeant les taux d'intérêts des prêts de construction. Il y a sept fois plus de demande pour de tels crédits auprès des banques que pour des crédits destinés à des investissements privés.<sup>23</sup>

**Bild 10: Aperçu du prix du gaz naturel, juillet 2004**



Source: EuroStat 2005<sup>24</sup>

La Suisse est aussi à la traîne pour le gaz naturel, autre combustible de chauffage. L'Italie, la France, l'Autriche et l'Allemagne ont des prix jusqu'à 60% plus élevés à cause de leurs taxes sur l'énergie et le CO<sub>2</sub>.

<sup>22</sup> Il s'agit des prix à la consommation (y compris les impôts et les taxes) qui découlent des prix moyens calculés sur la base des prix à la consommation publiés dans le bulletin pétrolier de la Commission Européenne. Prix à la livraison pour petits consommateurs pour la diminution de 2 000 à 5 000 litres, au 14.02.2005

<sup>23</sup> Ministère fédéral de l'environnement, 2005.

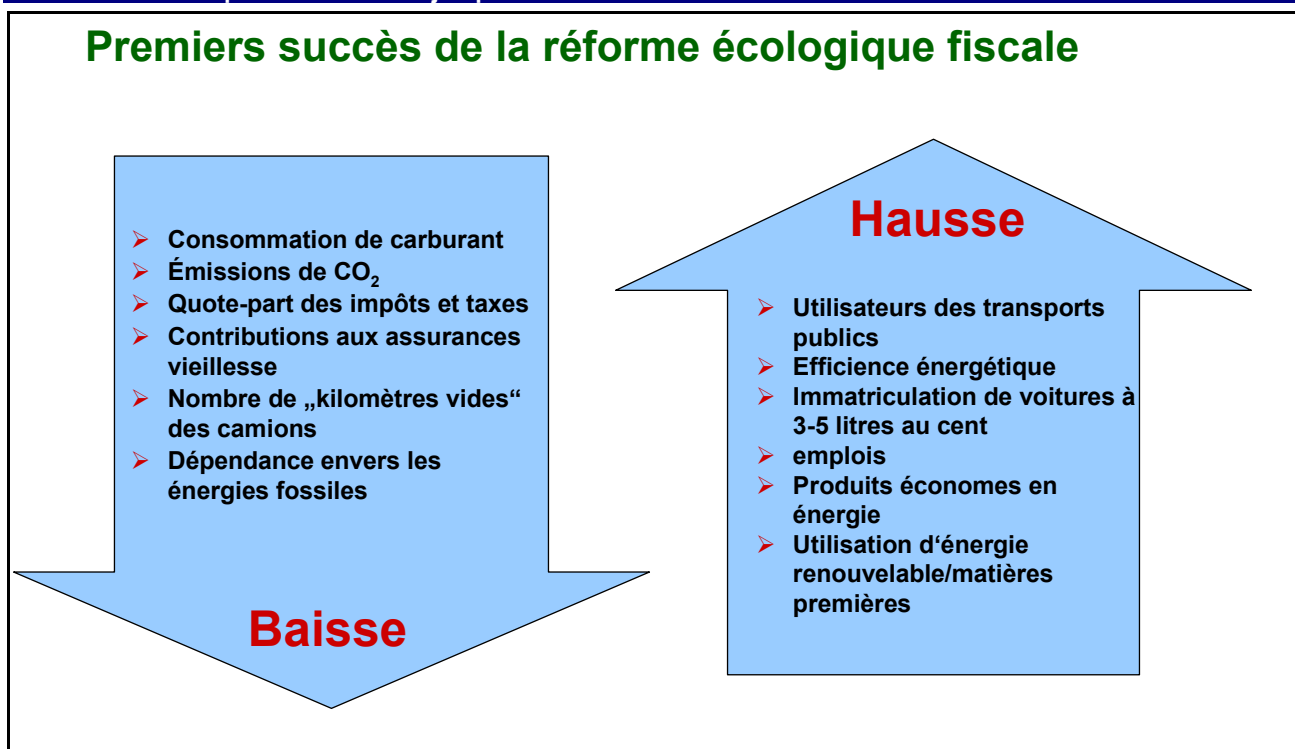
<sup>24</sup> Prix à la consommation pour les ménages, y compris les impôts

## F. LA REFORME FISCALE ECOLOGIQUE EN ALLEMAGNE ET SES EFFETS

L'Allemagne est un pays pilote pour la réforme fiscale écologique depuis 1999.

Elle n'a pas été la pionnière en la matière, mais a su bâtir sur l'expérience d'autres pays. Les taux d'imposition sur les carburants, le pétrole, le gaz et l'électricité ont été augmentés en 5 étapes pour un volume de 16,8 milliards d'euros, dont la majeure partie est utilisée pour alléger les contributions aux assurances sociales, très élevées en Allemagne. Une plus petite partie sert au développement des énergies renouvelables et à l'investissement dans des technologies d'économie d'énergie. Dès l'introduction de la première étape de la RFE au 1er avril 1999, des effets tangibles se sont fait sentir aussi bien au niveau de l'utilisation et de la consommation d'énergie que sur le plan de l'innovation et de l'emploi. L'Allemagne a réussi à introduire dans de nombreux secteurs, particulièrement les transports, un renversement de tendance évident.

**Bild 11: Les effets positifs de la RFE jusqu'en 2005**



Source: Analyse de GBG, Ministère fédéral des finances, Bureau fédéral des statistiques, Ministère fédéral de l'Environnement

Des développements positifs sont particulièrement visibles dans les domaines suivants :

- **Retournement de tendance dans l'utilisation de carburant pour le trafic routier**

C'est ici que les effets de la RFE se font ressentir le plus clairement: après l'introduction de la RFE, la consommation de carburant a baissé pour la première fois depuis la création de la République Fédérale d'Allemagne (RFA), après avoir presque continuellement augmenté dans les années précédentes. Entre 2000 et 2003, la consommation de carburant pour le trafic routier en Allemagne a reculé dans son ensemble de 9,2%. Le débit d'essence a reculé entre 1999 et 2003 de 14,7%, celui du diesel de 2,7%. Cette tendance est toujours observable en 2004.

**Bild 12: Baisse de la consommation de carburant pour la circulation routière en Allemagne**

2000	2001	2002	2003
-2,8%	-1,0%	-2,3%	-3,5%

Source: Bureau fédéral des statistiques

La baisse de la consommation de carburant doit être liée plus particulièrement à une baisse de l'utilisation de la voiture et à une hausse de la demande de véhicules qui consomment peu d'essence. *Comparaison avec la Suisse :* les émissions de gaz à effet de serre augmenteront en Suisse de 8,8% en 2010 par rapport à 1990 si aucune taxe sur le CO<sub>2</sub> n'est instaurée.<sup>25</sup>

- **Forte réduction du CO<sub>2</sub>**

Avec une baisse de 19% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, l'Allemagne se place en précurseur au niveau européen et a contribué dans l'absolu au deux tiers des réductions en Europe. L'Allemagne n'est plus qu'à 2% de son engagement international de réduction de 21% d'ici 2010. La Réforme Fiscale Écologique est une des raisons essentielles à cela, ainsi que la loi sur les énergies renouvelables.

**Bild 13: Réduction de la consommation de CO<sub>2</sub> et d'énergie grâce à la taxe écologique**

	1999	2000	2001	2002	2003
CO <sub>2</sub> -Réduction in Mio. t	-4 à -7	-6 à -15	-7 à -19	-8 à -21	-9 à -24
Réduction de la consommation d'énergie en Mio. t d'unités de houille	-2,2 à -3,9	-3,4 à -8,4	-3,9 à -10,6	-4,5 à -11,8	-5,1 à -13,5

Source: Parlement fédéral d'Allemagne 2004

*Comparaison avec la Suisse: la Suisse risque fort de manquer son objectif de réduction de CO<sub>2</sub> de 4mio de tonnes. Ce déficit s'est légèrement aggravé entre 1990 et 2003.*

- **Modification du volume du trafic routier de marchandises**

Depuis 2000, le volume du trafic routier de marchandises baisse constamment, tandis que le transport ferroviaire a fait un bond en avant de 4% en 2003. Les entreprises de fret réagissent également, en réduisant au maximum le nombre de kilomètres effectués sans cargaison.

**Bild 14: Variation du trafic de marchandises par poids lourds et train en pourcentage de km par véhicule**

	2000	2001	2002	2003
route	-5,3	-4,0	-5,0	-1,7
rail	2,4	-2,0	-1,0	4,0

Source: Bureau fédéral des statistiques, DIW

*Comparaison avec la Suisse: la quantité de véhicules utilisés pour le transport de marchandises a augmenté jusqu'en 2002 de 10%. Quoique la quantité de marchandise affrétée ait légèrement baissé entre 1990 et 2003, la quote-part en tonnes a augmenté de plus de 50%<sup>26</sup>. Ceci est dû à l'augmentation des distances parcourues et aux prix trop bas de l'essence, même si l'exemplaire RPLP a déjà freiné cette croissance.*

- **Augmentation des ventes de véhicules économiques**

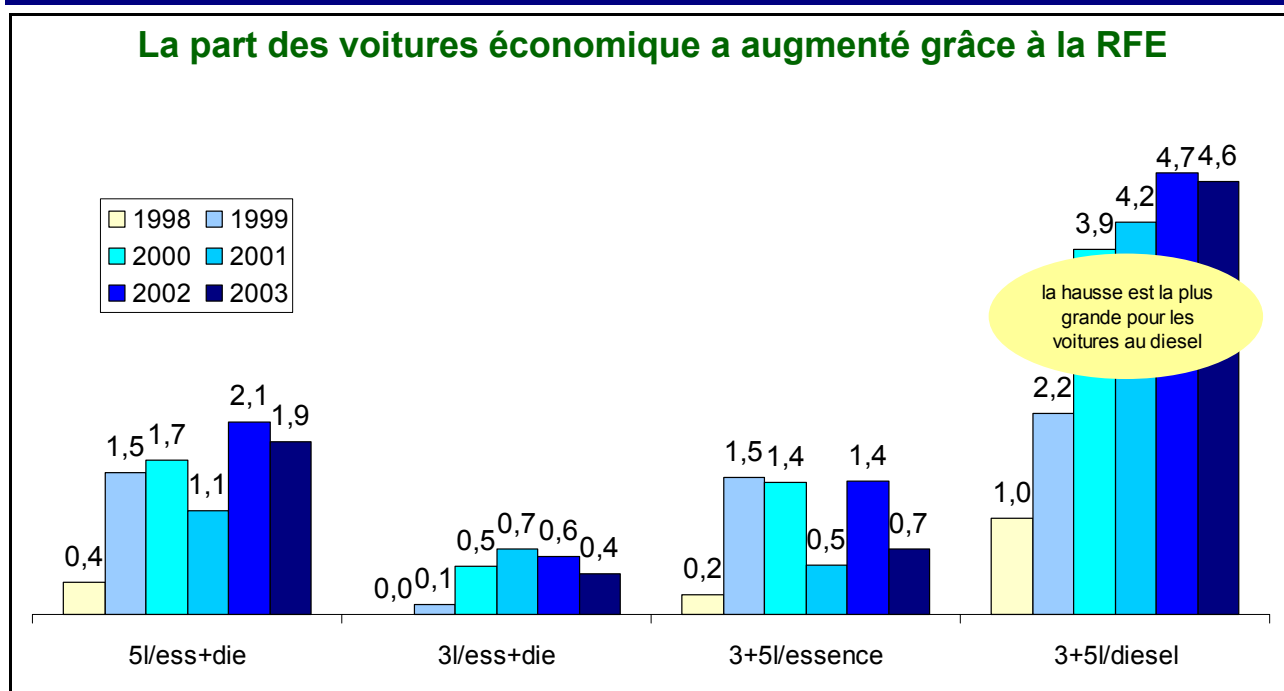
<sup>25</sup> DETEC/Prognos

<sup>26</sup> Service d'information pour les transports publics LITRA, « Les transports en chiffres 2004 », Berne

Selon l'Institut allemand pour la recherche économique (DIW), la consommation moyenne de carburant pour les véhicules privés baisse en Allemagne depuis quelques années. Cette tendance est renforcée grâce à la RFE.

Une société d'étude de la consommation a relevé dans le cadre d'un sondage représentatif que les prix élevés de l'essence ont influencé l'achat d'une voiture économique pour 63% des personnes interrogées. Selon l'Institut de sondage *emnid*, les considérations environnementales jouent un rôle de premier ordre pour 89% des acheteurs.

**Bild 15: Part des immatriculations des voitures économes dans le volume total des véhicules**



Source: Bureau fédéral pour les véhicules 2004

- **Des chiffres en augmentation pour l'utilisation des transports publics**

Depuis 1999, le nombre d'utilisateurs des transports publics augmente de nouveau. En dépassant la barre de 10 milliards d'utilisateurs en 2003, le taux d'utilisation a augmenté de 1,8% par rapport à l'année précédente. Ceci n'a pas été observé dans les 10 dernières années.

**Bild 16: Augmentation du nombre de passagers dans les transports en commun entre 1999 et 2003**

1999	2000	2001	2002	2003
+0,4%	+0,8%	+0,8%	+0,5%	+1,8%

Source: Bureau fédéral des statistiques, BMU 2004

*Comparaison avec la Suisse: Quoique le nombre d'utilisateurs des transports publics ait augmenté de 11% entre 1990 et 2003, la quote-part des transports publics a baissé dans la même période de 23% à 21,1%. La circulation routière privée a elle même augmenté à 23%.<sup>27</sup>*

- **Augmentation de la demande pour les voitures au gaz naturel**

En particulier grâce à la réduction de la dépendance au pétrole dans le cadre de la RFE, le nombre de voitures au gaz naturel a augmenté en Allemagne entre 2000 et 2004 de 2 000 à 26 000 unités. En conséquence, le nombre de points de ravitaillement augmente sans cesse.

<sup>27</sup> LITRA, Les transports en chiffres 2004, Berne

- **Développement du car sharing**

Depuis quelques années, le nombre de membres d'organisations de partage de véhicules a augmenté, ainsi que l'utilisation d'une voiture par plusieurs personnes. Selon les statistiques, 1,9 personnes se partagent une voiture ; en 2003, 27,3 personnes se sont partagées une voiture de car sharing.

De la même manière, les associations de covoiturage connaissent un succès croissant. En 2004, une augmentation de 40% des sites Internet proposant de tels services a été enregistrée.

- **Baisse du volume du trafic privé au bénéfice du trafic public**

Selon l'Institut allemand pour la recherche économique, le volume de la circulation motorisée individuelle a baissé de 83,9% pour 1999 à 82,7% pour 2002 par rapport au volume du trafic routier total, après avoir augmenté de façon constante les années précédentes.

*Comparaison avec la Suisse: le nombre de voitures privées a augmenté par rapport à 1990 à 23% ; le volume du trafic routier privé a augmenté de 17%.<sup>28</sup>*

- **Développement d'installations solaires et thermiques**

Les énergies renouvelables connaissent aussi un boom grâce à l'impôt écologique sur les combustible pour le chauffage. C'est ainsi que la surface totale utilisée en Allemagne pour les capteurs solaires en 2004 s'est élevée à plus de 6 millions de km<sup>2</sup>, trois fois plus qu'en 1998. En outre, les énergies renouvelables ont été encouragées dans le cadre de programmes de développement de marché. Leur part du marché se monte fin 2004 à 9,3%. Grâce à ce développement, plus 120'000 places de travail ont déjà été créées dans le secteur.<sup>29</sup>

**Bild 17: Essor des énergies renouvelables grâce à la RFE**

	1999	2000	2001	2002	2003
millions d'euros	100	100	150	190	190

Source: BMU

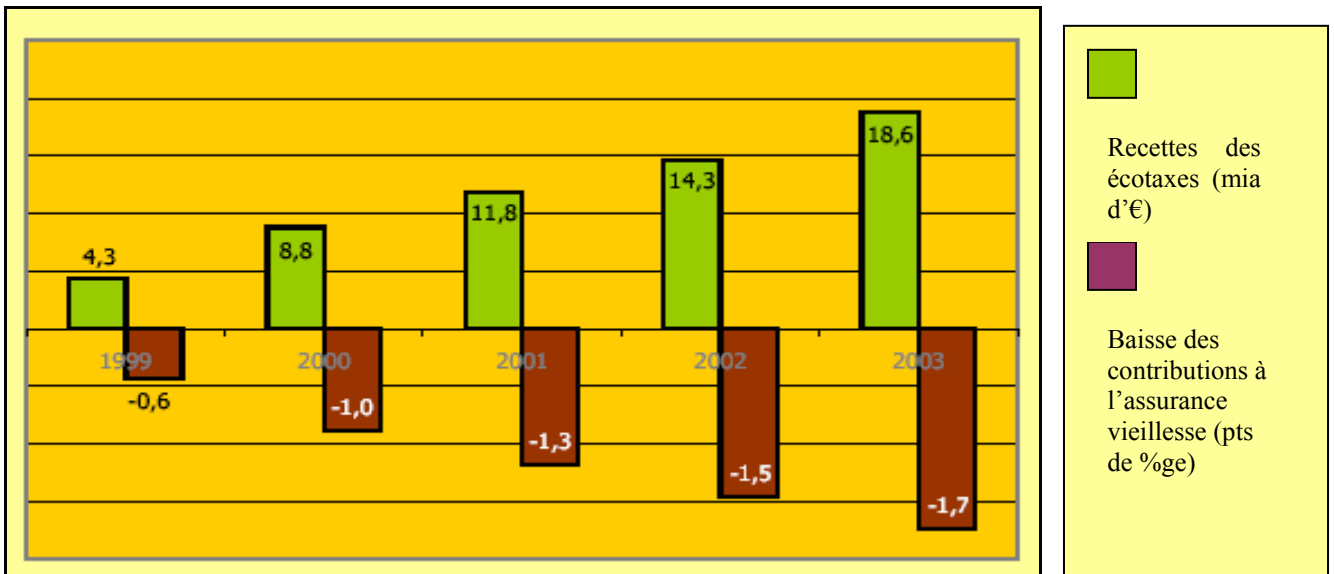
- **Effets sur la politique économique**

Selon l'Institut allemand pour la recherche économique 250'000 emplois ont été créés jusqu'en 2003 grâce à la RFE, au travers du développement de nouvelles technologies et de la baisse des charges salariales. Cette baisse des coûts a considérablement soulagé les secteurs et les services intensifs en travail, favorisant ainsi l'embauche. La RFE a injecté 18,6 milliards d'euros dans les caisses des pensions de vieillesse, abaissant ainsi les contributions à l'assurance vieillesse de 1,7 points de pourcentage.

<sup>28</sup> OFEFP, 2002, LITRA, 2004

<sup>29</sup> Ministère fédéral des finances, 2005

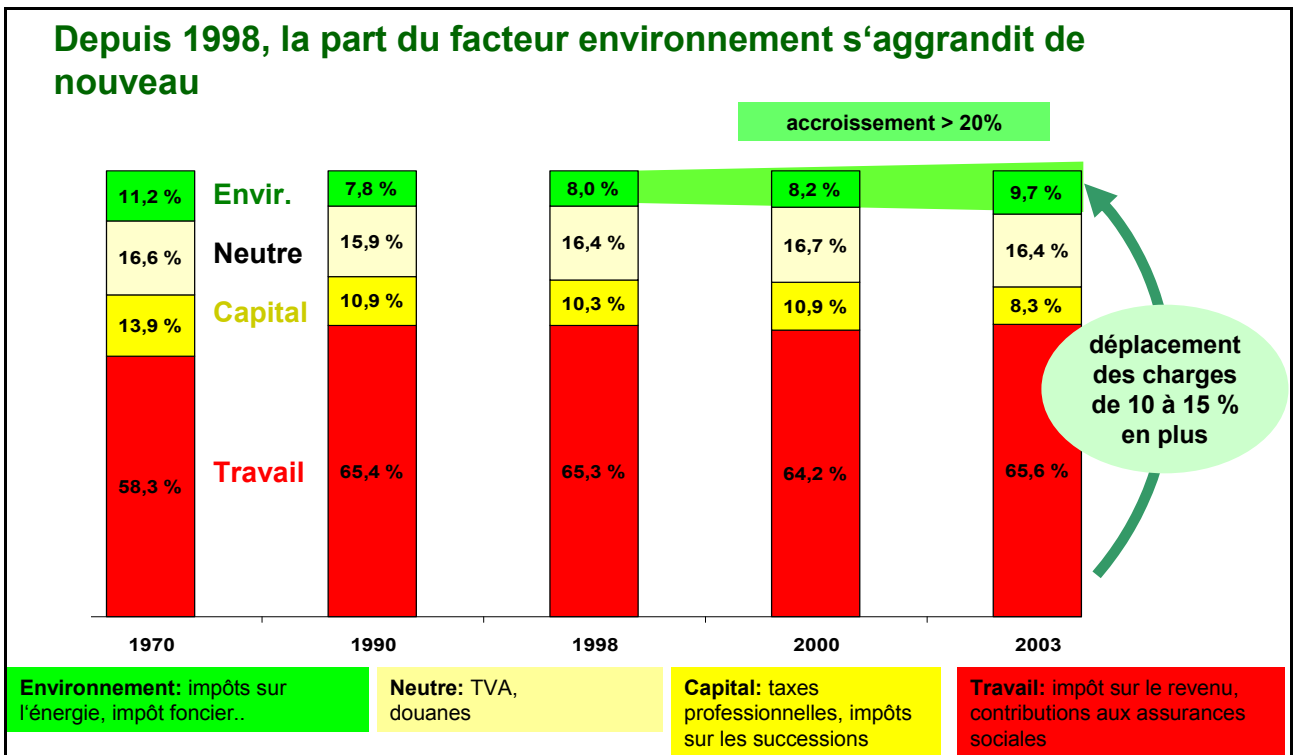
**Bild 18: Recettes des impôts écologiques et baisse des contributions sociales**



Source: Ministère fédéral des finances

En raison de la croissance démographique, des réformes sociales insuffisantes et des dépenses croissantes de la sécurité sociale, les cotisations aux caisses de pension n'ont malheureusement pu être baissées que de 0,8%. En conséquence, il est absolument nécessaire de continuer la restructuration des rentrées fiscales neutres comme proposé par GBG.

**Bild 19: Verteilung der Steuer- und Abgabenlast auf die Faktoren in Deutschland (in Prozent)**



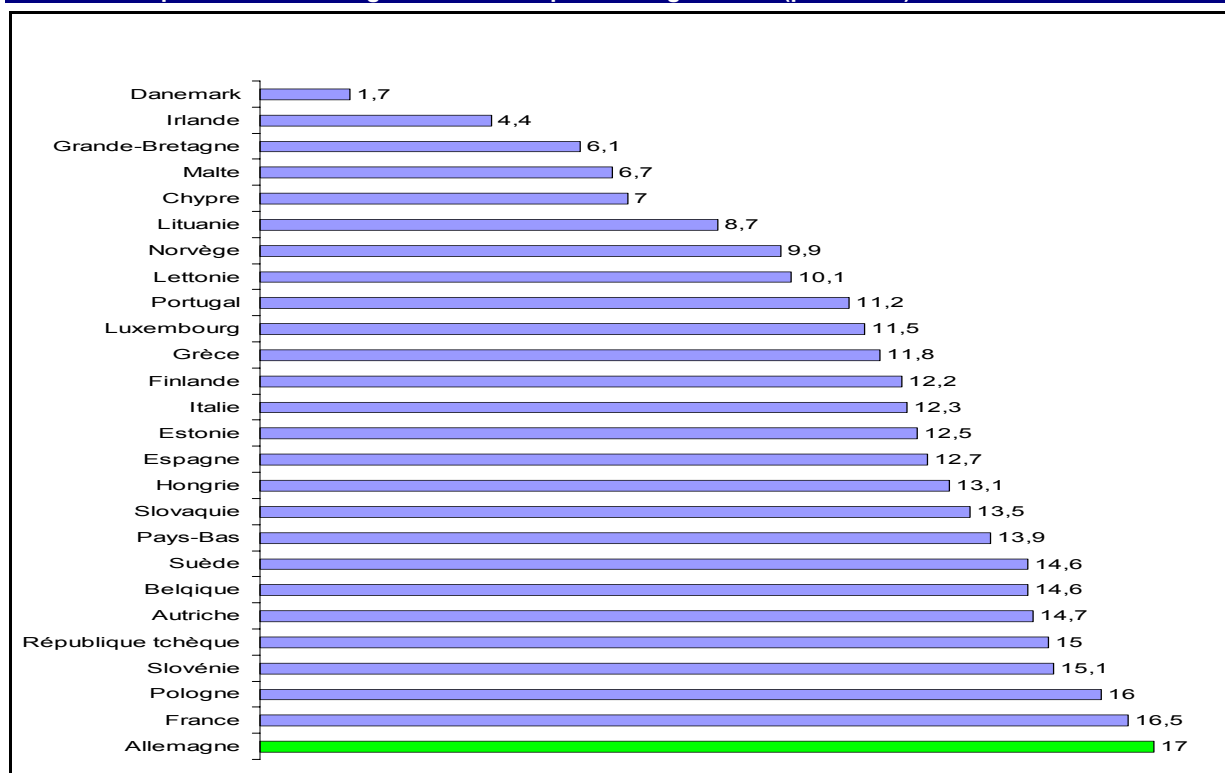
Source: Ministère fédéral des finances 2004

Un coût du travail élevé dû aux contributions sociales très lourdes, est un phénomène observable partout en Europe. C'est une des raisons économiquement reconnues du chômage en Allemagne.

Sans les réformes écologiques fiscales, les charges seraient de 2% de plus par place de travail. En 2003, les caisses sociales allemandes ont été déchargées de presque 19 milliards d'euros grâce aux recettes générées par les impôts sur l'énergie.

Par ailleurs, la RFE dissuade fortement le travail au noir. L'économie parallèle a reculé en 2003 pour la première fois depuis 1975 de 1,6%. Selon l'Institut pour la recherche en économie appliquée (IAW), ceci est à attribuer à la baisse des charges salariales au travers de la RFE. Pour 2005, les experts s'attendent à une nouvelle baisse de l'économie souterraine de 10 milliards d'Euros<sup>30</sup>.

**Bild 20: Comparaison des charges sociales en pourcentage de PIB (pour 2002)**



Source: Ministère fédéral des finances, Eurostat

L'Allemagne a les contributions aux assurances sociales les plus hautes d'Europe. Sans l'introduction de la RFE, ces contributions seraient 2 points de pourcentage plus élevées par place de travail.

Les partis au gouvernement (le SPD (sociaux-démocrates) et les Verts) se sont mis d'accord sur une poursuite du développement de la réforme écologique fiscale et financière pour 2005

- **L'Industrie et les Services en bénéficient aussi**

Les exportations allemandes ont pu à nouveau augmenter grâce à l'effet combiné de la réduction du taux d'imposition sur l'énergie et des charges sociales. Selon une étude de l'Institut pour la recherche économique de Rhénanie et de Westphalie (RWI), ceci représente pour l'industrie un gain net de 1 milliard d'Euros.

- **Moins de dépenses administratives**

On associe très souvent une réforme fiscale écologique avec un gonflement conséquent de la bureaucratie. En fait la RFE est un des impôts ayant les coûts administratifs les moins élevés. Le conducteur automobile ou le consommateur d'énergie moyen n'ont aucun effort à faire et remar-

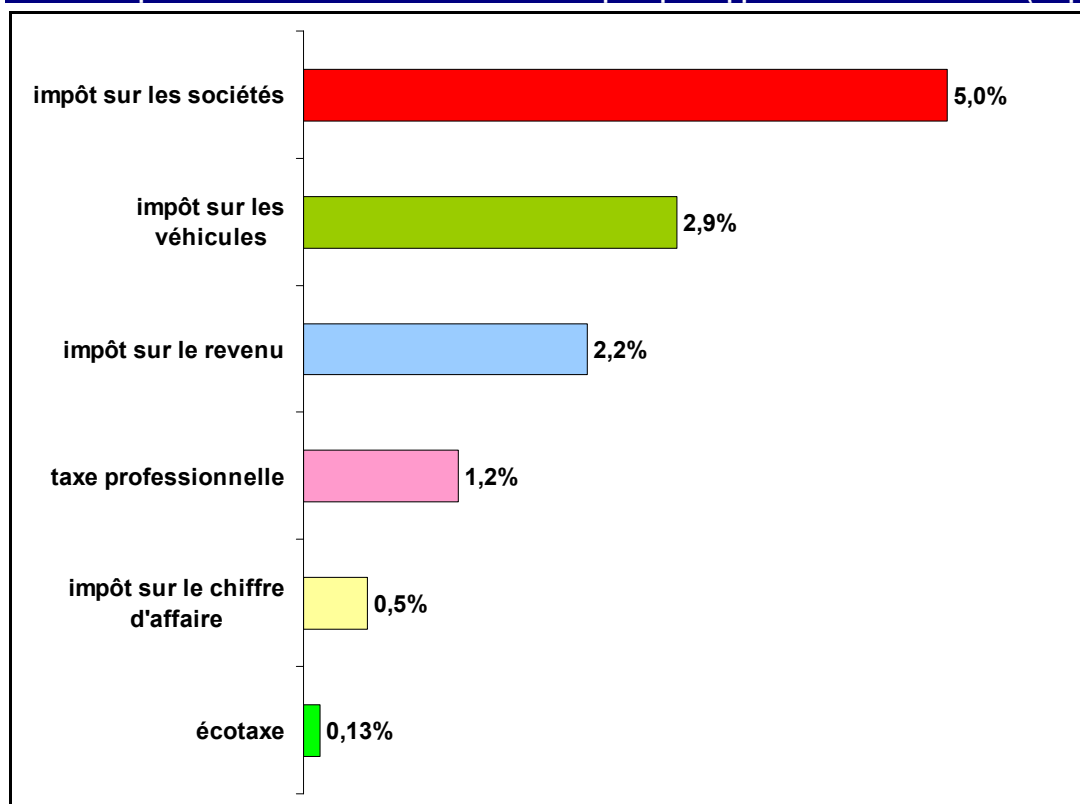
<sup>30</sup> Ministère fédéral des finances, 2005

quent à peine la différence. En comparaison avec les coûts administratifs générés par les impôts directs et les charges sociales, les coûts modérés d'une réforme écologique fiscale apparaissent très avantageux.

Seuls 275 employés dans l'administration des douanes et au ministère fédéral des finances travaillent à l'élaboration de l'impôt écologique. Les frais annuels de l'administration publique pour l'impôt écologique s'élèvent à 18 millions d'Euros, dépenses matérielles incluses.<sup>31</sup>

**Avec 0,13% des recettes fiscales totales, l'impôt écologique a les coûts administratifs les moins élevés de tous les impôts en Allemagne!**

**Bild 21: Dépenses administratives des différents impôts par rapport aux recettes totales (en pourcentage)**



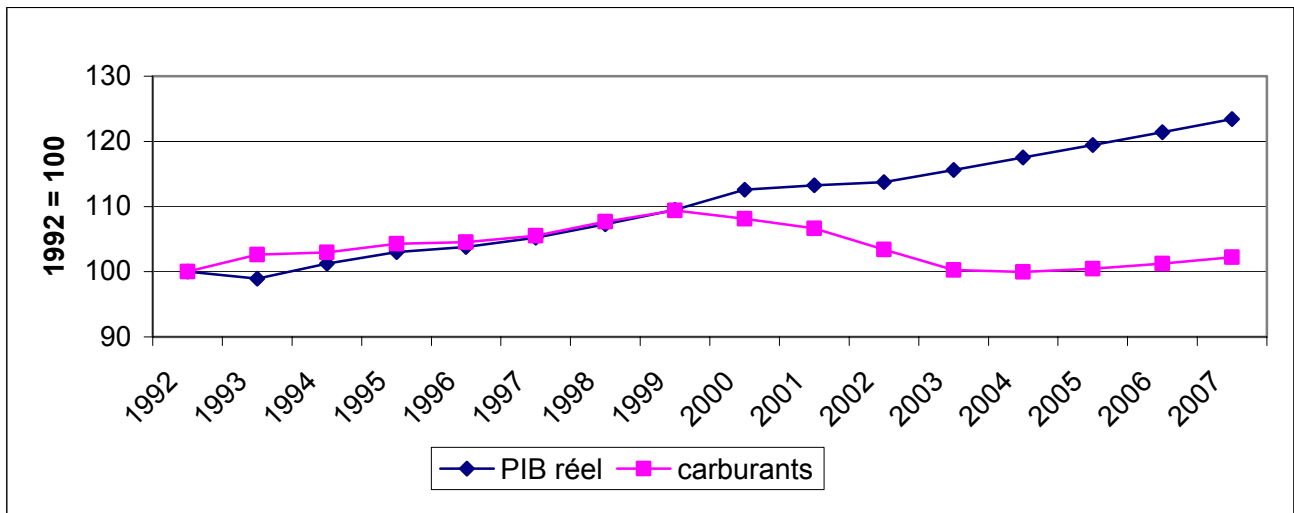
Source: Ministre fédéral des finances, Parlement fédéral de l'Allemagne

- **Développement entre le PIB réel et la consommation de carburant**

Jusqu'à présent, ces deux facteurs ont traditionnellement évolué ensemble, signifiant qu'une croissance économique ne pouvait se faire sans une augmentation proportionnelle de la consommation de carburant. Depuis 2000 pourtant, le PIB réel continue de croître alors que la consommation de carburant décroît. Ceci est à attribuer au prix plus élevé du carburant, dû lui-même aussi bien au prix plus élevé du pétrole qu'à l'impôt écologique.

<sup>31</sup> Réponse du gouvernement fédéral à la requête de la fraction du CDU/CSU „Behinderung und Erschwerung unternehmerischer Entfaltung durch hohe Bürokratiekosten“ du 7.10.2002, imprimé 14/9993.

**Bild 22: Développement entre PIB réel et la consommation de carburant en Allemagne**

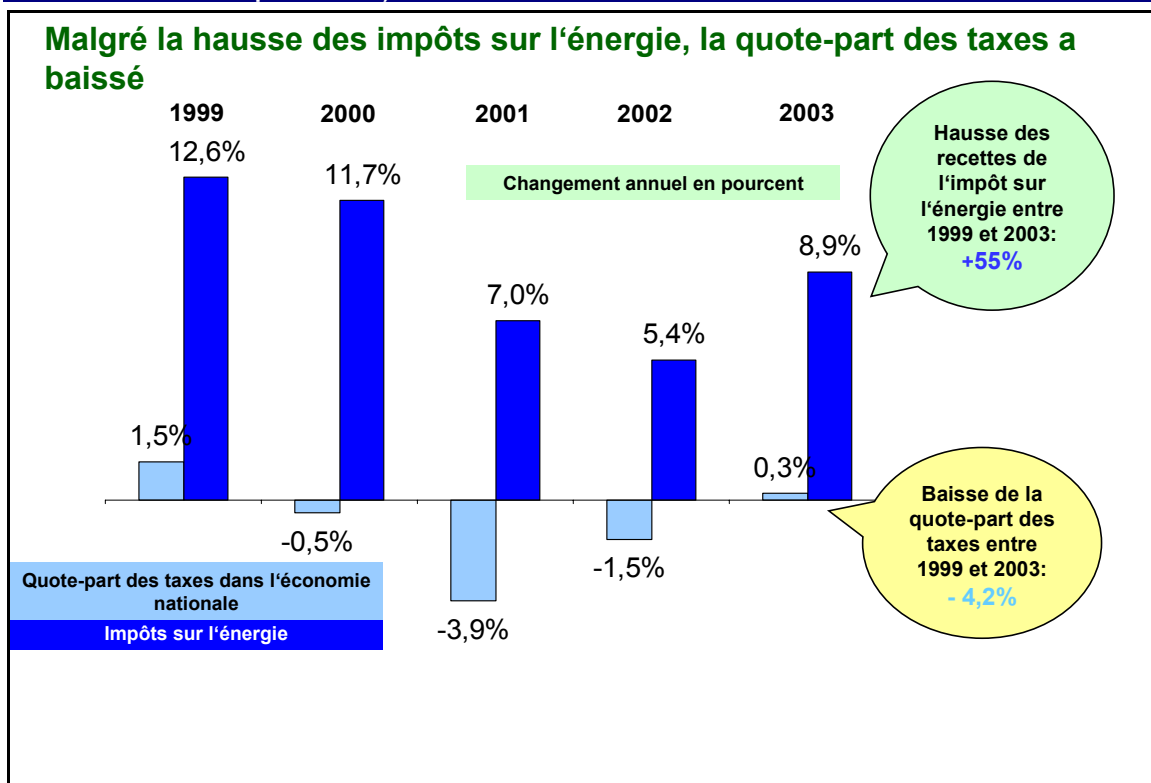


Source: Ministère fédéral des finances 2003

Comme le montre clairement le graphique, le PIB réel a continué de croître seul à partir de 1999 tandis que la consommation de carburant chute depuis l'introduction de la RFE, pour atteindre en 2003 le même niveau qu'en 1992. La consommation d'énergies fossiles et la croissance économique sont découplés.

Simultanément à l'introduction de l'imposition sur le CO<sub>2</sub>, la quote-part des impôts et des taxes ont aussi baissé.

**Bild 23: Recettes de l'impôt sur l'énergie et quote-part des taxes dans l'économie nationale (en comparaison avec l'année précédente)**



Source: Ministère fédéral des finances 2004

## Bilan

De nombreux instituts de recherche économique de renom reconnaissent en la RFE un concept raisonnable et efficace. En 2001, l'Institut allemand pour la recherche économique lui a trouvé un effet incitatif écologique notable : la consommation d'énergie est en recul et d'ici 2005, une réduction de 2 à 3% des émissions de CO<sub>2</sub> peut être atteinte. Le climat, l'environnement, le marché du travail et les entreprises innovantes profitent tous d'une RFE, parce que les coûts externes, surtout ceux de la circulation, sont internalisés et les objectifs de protection du climat peuvent ainsi être atteints de façon plus efficace.

Le ministère fédéral des finances allemand abonde dans ce sens dans son étude de l'automne 2004 : « la REF a contribué à,

- économiser l'énergie et abaisser les émissions des gaz à effet de serre dommageables pour le climat et
- améliorer les conditions générales du marché du travail.

De surcroît, elle encourage l'investissement dans des technologies « propres » du futur et renforce ainsi la compétitivité de l'économie. Le bilan économique dans son ensemble est positif. »

## G. LA DIRECTIVE EUROPEENNE RELATIVE A LA TAXATION DES PRODUITS ENERGETIQUES

Après presque 11 années de négociations, l'Union Européenne est finalement arrivée à un accord, le 21 mars 2003. Les 15 ministres des finances se sont mis d'accord pour un taux d'imposition minimal valable pour toute l'Europe, qui englobe presque tous les produits énergétiques. Les plus grands mérites de cet accord sont que les nouveaux pays européens devront également développer leur système de taxation énergétique et que l'Union Européenne est désormais la première région du monde à avoir mis la taxation énergétique au cœur de sa politique fiscale.

### CONTENU DE LA DIRECTIVE EUROPEENNE :

- Premier relèvement du taux d'imposition minimal sur les hydrocarbures (carburants et combustibles de chauffage) depuis 1993 ; un relèvement supplémentaire est prévu pour le diesel à partir de 2010
- Introduction de taux d'imposition minimaux pour toutes les formes d'énergie telles que les hydrocarbures, l'électricité, le gaz naturel et le charbon
- Les différents taux d'imposition minimaux seront fixés ou modifiés pour les carburants ou pour les combustibles de chauffage selon leur efficacité et leurs résultats,

Au plus tard au premier janvier 2012, le Conseil de la Commission Européenne devra fixer des taux d'impositions minimaux supplémentaires pour 2013, sur la base d'un rapport et d'une proposition. Est problématique le fait que toute modification de l'impôt minimal nécessite l'unanimité et que la décision de l'augmenter ou non relève de chaque pays individuel et non de l'Union Européenne. Comme il n'y a pas de plafonnement du taux d'imposition de l'impôt énergétique, il peut avoir et il y aura sûrement des augmentations nationales de l'impôt. Une tendance à la hausse est ainsi observable.

**Bild 24: Taux d'imposition sur les produits énergétiques dans l'UE, en Euro**

Produits énergétiques	proposition de taux 1993	proposition de taux d'imposition minimal de la CE 1997				Taux d'imposition voté 2004		Taux d'impositions existants dans les pays membres en 2002 (pour l'Allemagne, 2003)															
		1/1/98	1/1/00	1/1/02	1/1/2004/2010	A	B	DK	Fi	FR	D	GR	IRL	IT	LUX	NL	P	E	S	UK			
<b>Carburants</b>																							
Essence sans plomb (pour 1000 litres)	287	417	450	500	359	407	507	543	568	574	655	318	506	540	372	627	480	427	502	787			
Essence au plomb (pour 1000 litres)	337	417	450	500	421	479	565	630	643	623	721	337	512	--	424	698	549	429	572	882			
Diesel (pour 1000 litres)	245	310	343	393	302/330	282	290	406	329	376	470	245	354	400	253	359	272	293	201	504			
Gaz liquide (pour 1000 kilos)	100	141	174	224	125	261	0	468	0	108	161	100	100	284	102	126	100	796	140	145			
Kérosène (pour 1000 litres)	245	310	343	393	302	282	565	406	304	574	654	245	302	337	295	359	258	315	396	834			
Gaz naturel (par gigajoule)		2.9	3.5	4.5	2.6	1.1	0.3	11	0.7	2.2	3.4	0	0	0.3	0	0.3	1.9	0	3.0	0.7			
<b>Combustibles de chauffage</b>																							
Mazout léger (par 1000 litres)	18	21	23	26	21	69	13	281	67	43	61	18	47	400	5	198	33	79	396	50			
Mazout lourd (1% de soufre par 1000 kg)	13	18	23	28	15	36	6	320	57	19	25	19	14	130	6	32	13	13	396	44			
Autres huiles lourdes (par 1000 kg)	0	7	16	25	0	282	13	281	57	0	0	18	32	337	0	196	104	145	396	16			
Kérosène (par 1000 litres)	0	10	22	34	0	43	17	468	0	0	61	14	36	190	0	178	7.5	0	219	0			
Gaz liquide (par 1000 kg)	0	0.2	0.45	0.7	0.3	1.1	0.3	7.9	0.7	0.7	1.5	0	0	2.1	0	3.5	0.1	0	4.5	0.7			
Gaz naturel (par gigajoule)	0	0.2	0.45	0.7	0.3	0	0	8.5	2.1	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	10	0			
Combustible solide (ex. charbon) par GJ	0	1	2	3	1	15	1.4	90	7.0	6.4	21	0	0	2.1	2.4	60	5	2	21	6.9			

Source: Umwelt 05/2003

D'autre part, le trafic aérien peut désormais être taxé, quoique dans une moindre mesure - un pas important dans la direction de l'égalité des coûts de transports. La combinaison de la taxation énergétique avec d'autres instruments, tel le marché des émissions européen peut être évalué comme positif. Dans tous les cas, la plus grande avancée est le fait que, depuis l'introduction de la RFE, aucun pays européen n'ait jusqu'à présent réduit ou abandonné ses taxes. Au contraire, presque chaque année de nouveaux impôts ou taxes sur des substances nuisant à l'environnement sont introduits ou augmentés.

**La marche en avant de la RFE en Europe est désormais unanimement acceptée et sans retour.**<sup>32</sup>

## H. L'IMPACT DES TAXES ENERGETIQUES EUROPEENNES

Les taxes énergétiques sont présentes partout en Europe et leur utilisation est toujours plus répandue. Entre 1995 et 2001, les impôts directs sur l'énergie ont augmenté en moyenne de 28 %, en passant de 159,1 Euros par tonne équivalent de pétrole à 186,9 Euros par tonne équivalent de pétrole. Les précurseurs en la matière étaient le Danemark, la Grande-Bretagne, la Suède, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Autriche.

<sup>32</sup> Umwelt 2003

**Bild 25: Taux de l'impôt réel sur l'énergie dans la UE**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ø 1995-2001	Croissance 1995-2001
BEL	98,9	97,9	98,5	98,6	101,3	101,7	101,6	99,8	+2,7
DK	200,8	213,9	219,2	248,9	285	302,5	322,1	256	+121,2
ALL <sup>33</sup>	168,6	151,9	149	149,4	176,1	196,9	208,9	171,5	+40,2
GR	158	161,6	157,5	138,9	132,5	118,5	119,2	140,9	-38,8
ESP	128	134,4	129,1	138,2	143,6	128,9	126	132,6	-2,0
FR	162,4	160,7	163,3	164,4	169,9	165,8	150,7	162,5	-11,8
IRL	114,5	121,1	138,4	140,6	145,5	144,6	128,3	133,3	+13,7
ITA	233	256,5	267,3	254,1	258,7	243,6	233,3	249,5	+0,3
LUX	141,7	139,3	142,9	151,5	159,1	164,7	164,3	151,9	+22,6
PB	114,5	114,3	130,8	136,3	154	163,6	168,9	140,3	+54,4
AUT	117,8	129,2	141,1	133,3	141,5	146,8	152,5	137,5	+34,7
PORT	172,1	170,1	159,1	164,4	160,3	128,5	131,9	155,2	-40,1
FIN	96,1	95,8	106,9	105,1	110	107	110,2	104,4	+14,1
SUE	138,2	168,6	167,1	172,6	175,6	181,3	182,6	169,4	+44,5
GB	142,5	148	185,6	211,2	226,3	251,3	239,2	200,6	+96,6
<b>UE-15</b>	<b>159,1</b>	<b>160,2</b>	<b>168,3</b>	<b>172,3</b>	<b>185,2</b>	<b>189,8</b>	<b>186,9</b>	<b>174,5</b>	<b>+27,7</b>

Source: Structure des systèmes de taxation dans l'Union Européenne, Commission Européenne, 2004<sup>34</sup>

Plébiscité par la Communauté Européenne et l'OCDE, le principe d'augmenter les taxes sur les « mauvaises choses » (la pollution) et de baisser celles sur les « bonnes choses » (l'emploi) est reconnu dans toujours plus de pays européens.

On estime les répercussions des taxes pour la protection de l'environnement comme absolument positives; une hausse des impôts entraîne des effets toujours plus visibles et importants. Des études montrent que même une petite modification des prix ou des coûts peut avoir un fort impact et des effets significativement plus importants que ceux de la réglementation traditionnelle.<sup>35</sup> En revanche, les activités socialement souhaitables (comme l'emploi), qui jusqu'à présent ont été fortement taxées, doivent être encouragées. C'est dans cette perspective que le principe du double dividende prend toute sa signification. L'introduction d'une RFE peut engendrer à la fois une amélioration pour l'environnement et une amélioration de la productivité économique. Ce concept de base peut être concrétisé de plusieurs manières différentes. Compte tenu du fort taux de chômage actuel, le deuxième dividende (économique) est considéré comme un vecteur de relance de l'emploi et par ce biais de la croissance économique. Les recettes des impôts écologiques devraient servir à réduire les coûts de l'emploi, donc à encourager celui-ci et à relancer ainsi le cycle économique. En théorie traditionnelle de politique environnementale, le premier dividende (écologique), doit prendre la forme d'une taxe générale englobant toutes les émissions (ou plus précisément, toutes les émissions nuisibles), car une telle taxe représente un instrument de contrôle économiquement efficient. Cependant, si on tient compte des coûts de transaction et des conditions techniques de mise en oeuvre

<sup>33</sup> la réforme fiscale écologique a commencé en Allemagne en avril 1999.

<sup>34</sup> Unité: impôts sur l'énergie en euros par tonne équivalent de pétrole

<sup>35</sup> ECOTEC 2001

des impôts pour chaque polluant individuel (voir Welsch 1994, Michaelis 1996), on observe qu'il est bien plus avantageux de taxer soit la substance polluante principale (comme par exemple le CO<sub>2</sub>), soit la consommation énergétique d'une activité. Taxer l'énergie à la source peut remplacer efficacement de nombreuses taxes prélevées plus tard dans le processus de transformation et consommation.<sup>36</sup>

### Effets environnementaux

Les effets environnementaux des taxes écologiques ne peuvent pas être définis pour l'Europe en bloc, car beaucoup de ces taxes sont utilisées en relation avec des réformes fiscales. Par ailleurs, l'effet environnemental d'une taxe dépend en premier lieu de sa forme et de son importance. Une étude sur certains impôts écologiques de l'Agence Européenne pour l'Environnement a abouti aux conclusions suivantes:

- Les impôts étudiés ont des *effets positifs sur l'environnement* et ils sont dans la plupart des cas efficaces par rapport à leur coût.
- *Des exemples* d'impôts particulièrement efficaces sont l'impôt sur la pollution de l'air en Suède, l'impôt sur la pollution des eaux au Pays-Bas tout comme la taxe sur les pesticides et les taux fiscaux différenciés pour les carburants en Norvège.
- D'une façon générale, un impôt est écologiquement efficace lorsque il est *suffisamment élevé pour inciter l'introduction de mesures favorisant la protection de l'environnement*.
- Une bonne façon de garantir l'effectivité-coût d'une taxe est *d'utiliser ses recettes pour financer les mesures environnementales prévues*.<sup>37</sup>

L'examen de l'introduction d'un impôt sur le CO<sub>2</sub> en Norvège laisse apparaître une baisse des émissions de 2 à 3% en l'espace de 3 ans, alors que la tendance précédente était à la hausse. En Suède, l'imposition différenciée de l'essence au plomb ou sans plomb a été très efficace: « Cette dernière a essentiellement contribué à l'abolition progressive en 5 à 7 ans de l'utilisation de l'essence au plomb. Le taux d'imposition plus haut a couvert les frais engendrés par la production d'essence sans plomb (...). »<sup>38</sup>

En Suède, la taxe sur le N<sub>2</sub>O a engendré une réduction des émissions de 4% en 6 ans. Au Danemark et aux Pays-Bas, la taxation de l'eau a engendré une réduction de la consommation de 13%. Dans les pays scandinaves, l'utilisation de pesticides a fortement reculé suite à la mise en place d'un impôt écologique.<sup>39</sup> En Allemagne, la réduction de 19% des émissions et l'inversion de la tendance pour le trafic privé sont à mettre en évidence. (voir chapitre F)

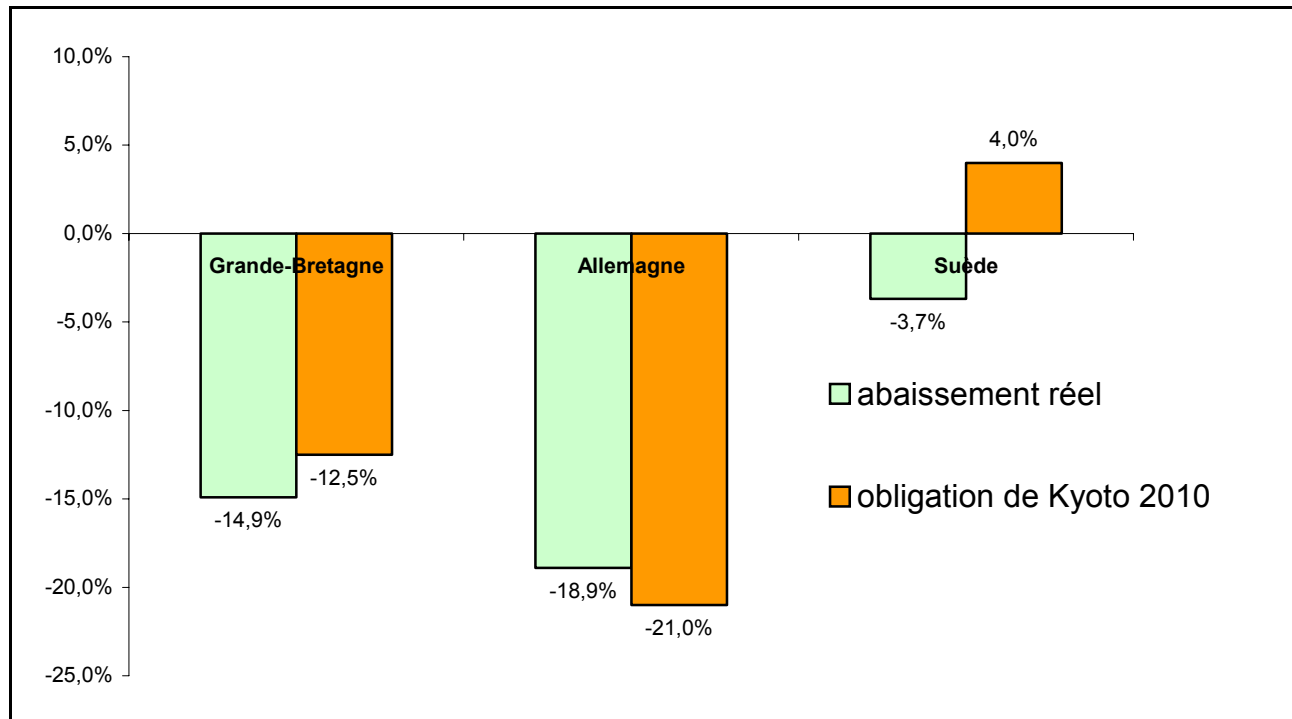
---

<sup>36</sup> Étude de l'Institut allemand pour la recherche économique (DIW) 2001

<sup>37</sup> Agence Européenne pour l'environnement (AEE) 1999

<sup>38</sup> AEE 1999

<sup>39</sup> ECOTEC 2004

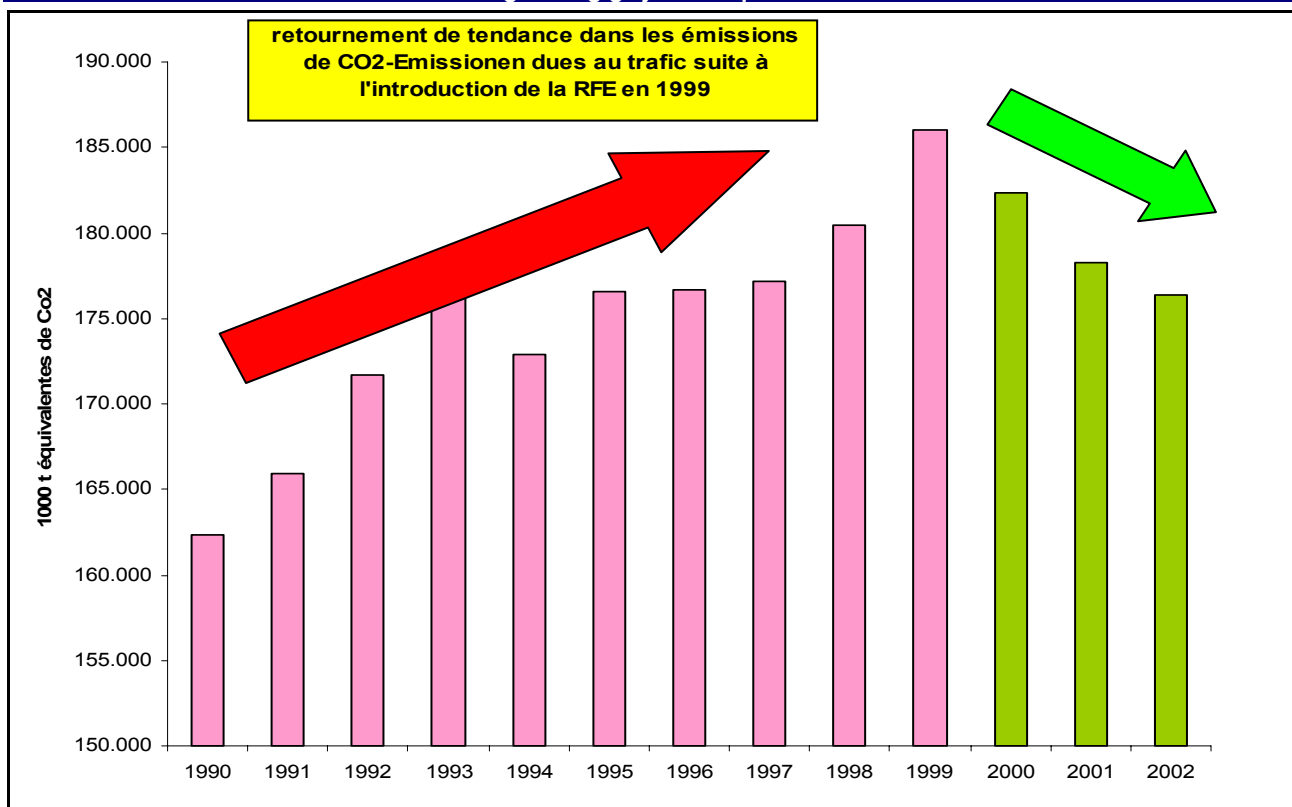
**Bild 26: Précurseurs de la taxe écologique et réalisation des objectifs de Kyoto**

Source: IWR, Commission Européenne

Les leaders européens dans la réalisation des objectifs de Kyoto, la Grande Bretagne, la Suède et l'Allemagne, sont aussi les pays précurseurs en ce qui concerne la RFE.

La forte réduction des émissions de gaz à effet de serre en Allemagne est à lier à l'effondrement de l'économie de l'Allemagne de l'Est après la réunification en 1990. Cependant, la RFE introduite en 1999 a significativement contribué au retournement de tendance pour le trafic routier aussi bien en Allemagne qu'en Grande-Bretagne, les différenciant ainsi clairement des autres pays.

**Bild 27: Emissions CO2 du trafic en Allemagne en giga joules equivalentes de CO2**



Source: Bureau européen de l'environnement 2005

Le DIW prévoit que l'effet incitateur de la RFE pour le secteur du trafic correspondra à une réduction de 4% des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2010 par rapport à 1998. Tous secteur réunis, la RFE a permis jusqu'en 2003 une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 9 à 24 millions de tonnes.

### Innovations

Des études sur les comportements de consommation montrent que la demande pour des produits peu gourmands en énergie est en hausse dans les pays dans lesquelles a été introduite une RFE. Les énergies renouvelables, les technologies d'efficacité énergétique, le calorifugeage et les services d'économie d'énergie ont tous créé de nouveaux emplois. Jusqu'en 2002, le secteur de l'énergie renouvelable a créé 120'000 emplois. Le taux de croissance moyenne du secteur des produits peu gourmands en énergie est de 4,6% par année, leur exportation croît elle-même de 9% par année. En comparaison, l'industrie ne croît que de 2,6% et ses exportations de 3,9% par année.<sup>40</sup>

Des avancées technologiques ont été également réalisées dans le domaine des voitures à faible consommation. Les émissions de CO<sub>2</sub> de telles voitures ont baissé de 10% depuis 1995. L'objectif est de réduire les émissions de 35% d'ici 2010 au plus tard.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> PROGNOSES AG 2001

<sup>41</sup> Communiqué de presse de la Commission européenne, 13.02.2004

La consommation moyenne de carburant des voitures achetées en Suisse a décliné en 2003 de 1,36%, juste en dessous de 8 litres au cent. Malgré cela, et malgré les améliorations techniques réalisées, les objectifs annuels que se sont fixés conjointement le DETEC et auto-suisse ne seront pas atteints. En Allemagne, les voitures économiques ne consomment en moyenne que 6,9 litres au cent, plus d'un litre de moins qu'en Suisse.<sup>42</sup>

### Investissements et emplois

- Effets des taxes énergétiques sur l'emploi

De plus en plus d'industries ou d'activités polluantes évoluent vers des industries et activités moins polluantes ; la croissance de telles industries est clairement observable. Les secteurs qui en bénéficient sont avant tout les secteurs intensifs en main d'oeuvre (comme par exemple de secteur du recyclage). Les effets sur l'emploi ne se feront cependant sentir qu'à plus long terme. Grâce aux effets incitatifs, de nouveaux marchés de l'emploi s'ouvrent, surtout dans le domaine des énergies propres.<sup>43</sup>

En 2001, une Étude de la Commission Européenne a été réalisée sur les effets d'un impôt écologique sur l'emploi et les émissions<sup>44</sup>, sur la base d'un plan de la Commission Européenne datant de 1997, qui envisageait d'introduire une taxe modérée sur l'énergie. Cette proposition de taxe n'ayant jamais abouti, il y a eu moins de nouveaux emplois créés que ce qu'avait estimé l'étude.

L'impact de la proposition de taxe sur l'énergie sur l'investissement annuel dans les mesures d'économie d'énergie et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que dans la création d'emploi est représenté dans le tableau ci-dessous. Cette taxe aurait incité les industries de transformation à un investissement annuel total de 253 millions d'Euros (environ 360 millions de francs suisses) dans les mesures d'économie d'énergie entre 2002 et 2010. Les émissions de CO<sub>2</sub> auraient diminué de 2'850 kilotonnes de carbone pour 2010, et 31'000 emplois auraient été créés. Si les recettes des impôts avaient été utilisées pour abaisser les charges salariales (les coûts de l'emploi), le nombre des emplois ainsi créés aurait pu s'élever à 118'500.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> <http://www.verkehr-schweiz.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel>

<sup>43</sup> ECOTEC 2001

<sup>44</sup> Trois modèles déjà existants dans l'Union Européenne ainsi que deux autres modèles indépendants ont été pris comme base. Ces modèles seraient représentatifs de l'approche actuelle et utilisés dans d'autres types de simulation.

<sup>45</sup> University of Bath Oxfordshire 2000

**Bild 28: Effets projetés d'une taxe sur le CO2**

Pays	Investissements annuels supplémentaires (mio d'euros)	Réductions de- CO <sub>2</sub> (kt C)	Hausse de l'emploi sans restitution au travers de la baisse des coûts de l'emploi	Hausse de l'emploi avec restitution au travers de la baisse des coûts de l'emploi
<i>Autriche</i>	2	25	800	1490
<i>Belgique</i>	12	130	730	5300
<i>Danemark</i>	0	0	360	360
<i>Finlande</i>	2	14	690	1130
<i>France</i>	51	434	6000	23890
<i>Allemagne</i>	70	913	12000	39160
<i>Grèce</i>	2	33	60	790
<i>Irlande</i>	4	51	350	1480
<i>Italie</i>	14	173	4950	9150
<i>Luxembourg</i>	1	15	30	672
<i>Pays-Bas</i>	0	4	820	920
<i>Portugal</i>	4	45	300	1700
<i>Espagne</i>	30	364	510	10720
<i>Suède</i>	3	15	2140	2940
<i>Grande-Bretagne</i>	58	635	1770	18830
<i>EU Total</i>	253	2850	31270	118540

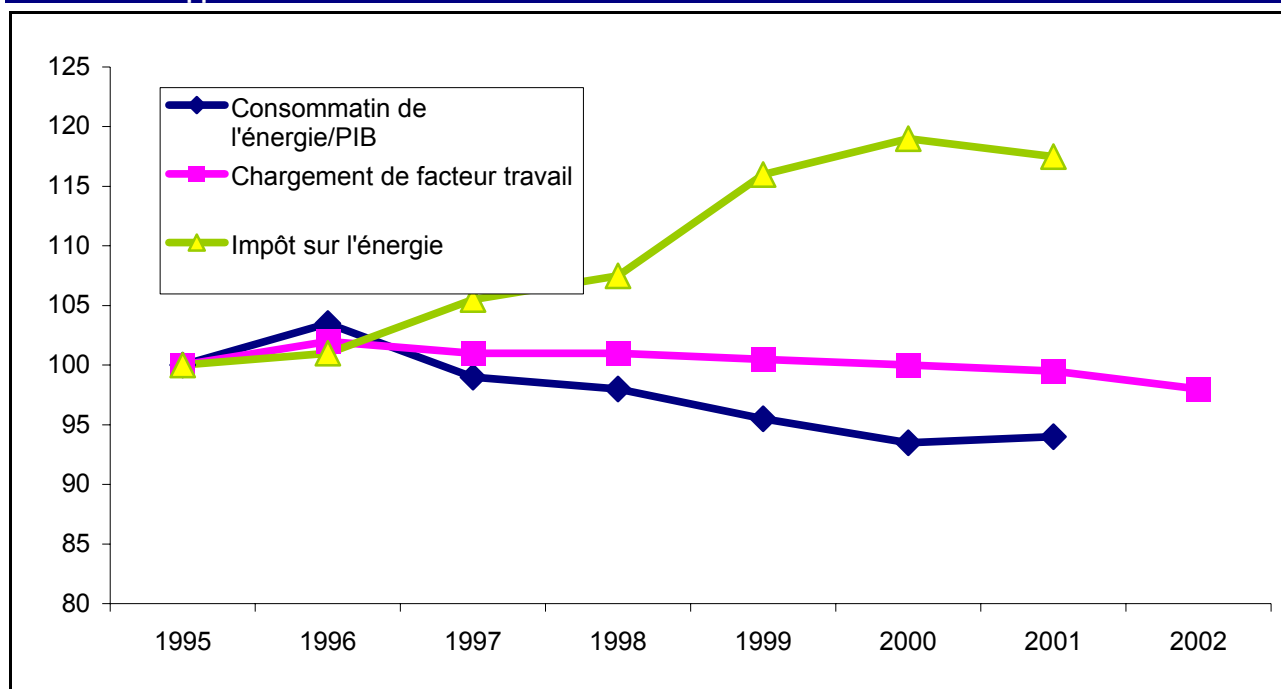
Source: University of Bath Oxfordshire April 2000

Cette analyse, qui ne comprend que l'industrie de transformation, explique que l'adoption de la directive relative à la taxation des produits énergétiques pourrait faire économiser 2,85 mégatonnes de carbone (environ 2% des émissions de ce secteur en 1990) et créer 119'000 emplois supplémentaires. En tout, l'emploi dans l'industrie de transformation représente 20% de l'emploi total, ou 28 millions d'emplois pour l'Europe des 15. L'effet sur l'emploi correspond donc à 0,4% et la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> à 2% par rapport à l'année de base.

### Les effets macroéconomiques d'une taxe énergétique

Comme les experts l'ont déjà expliqué au début des années 90, la taxation écologique peut engendrer un double dividende. Ceci signifie que les impôts écologiques n'amènent pas que des acquis pour la protection de l'environnement, mais aussi des recettes fiscales pour les caisses de l'Etat. Ces recettes permettent de réduire d'autres impôts sans pour autant dérégler la balance des ménages. Les impôts écologiques donnent un coup de fouet aux comportements d'investissement et de consommation de l'économie et de la population. Leur effet macroéconomique est donc globalement positif.

Bild 29: Développement des structures de la taxe dans la UE 15



Source: Commission Européenne 2004

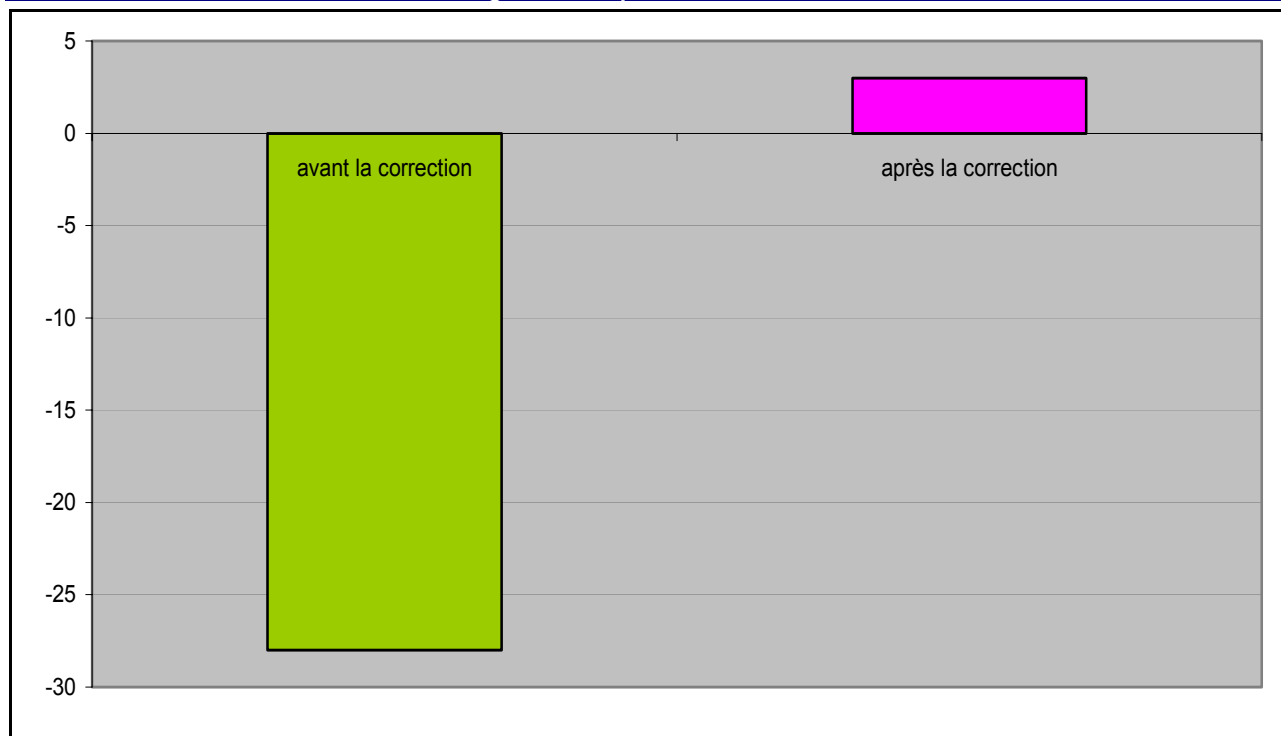
### Emissions et le tourisme de l'essence

Au vu du niveau de prix très bas de l'essence en Suisse, une taxe sur le CO<sub>2</sub> découragerait sensiblement le tourisme de l'essence. Paradis de l'essence, la Suisse contourne ainsi les politiques climatiques souhaitées par ses voisins, en particulier l'Allemagne, l'Italie et la France. Le tourisme de l'essence n'est pas seulement fatal d'un point de vue écologique. Il alourdit aussi le bilan national de CO<sub>2</sub> de la Suisse en faveur de ses voisins. Selon les indications du ministère de l'environnement autrichien, le tourisme de l'essence augmente annuellement de 7,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> la part des émissions attribuée à l'Autriche.<sup>46</sup> De même, le Luxembourg, jadis modèle de la politique climatique, ne peut plus respecter ses engagements internationaux avec les mesures entreprises jusqu'à présent, à cause du tourisme de l'essence.<sup>47</sup>

Lors de la vérification des bilans de CO<sub>2</sub> des pays membres effectuée en 2004 par la Commission Européenne, les quantités d'essence issues du tourisme de l'essence ont été débités sur le compte national du Luxembourg. Le Luxembourg avait déclaré avoir réduit ses émissions de substances nuisibles de 44,2%. En réalité, il ne les avait réduits que de 21%. Il a dû révéler à la Commission Européenne, dans le cadre de l'établissement de son plan national d'allocation (NAP), qu'il ne serait pas en mesure de remplir son objectif de réduction de 28%, à cause du tourisme de l'essence. La Commission Européenne s'attend maintenant à de nouvelles mesures de la part du gouvernement luxembourgeois afin qu'il puisse respecter ses engagements.

<sup>46</sup> Ministre de l'environnement Josef Pröll (ÖVP), der ZEIT du 9.3.2005

<sup>47</sup> „Le Luxembourg découvre les effets pervers du tourisme de l'essence“, Wuppertal Bulletin 2/2004.

**Bild 30: Réduction de CO2 au Luxembourg avant et après la vérification de l'UE**

Source: Wuppertal Institut 2004

Les pays voisins sont obligés de renforcer leurs mesures de défense contre le tourisme de l'essence, ce qui concerne la Suisse en premier lieu. La Lombardie et la Vénétie Julienne remboursent aux citoyens vivant à la frontière une partie de leurs impôts sur les hydrocarbures. Le Ministère allemand de l'économie travaille actuellement à un accord avec l'industrie du pétrole visant à proposer de l'essence moins chère dans les zones frontalières. La perte des recettes serait compensée par un système de fonds supporté par l'Etat et les multinationales pétrolières.<sup>48</sup>

Le conseil de l'Union Européenne pour l'environnement débat en ce moment sur la consolidation des mesures contre le tourisme de l'essence.

## I. UTILISATION DES RECETTES

Durant les années 90, l'intérêt pour la RFE a continuellement crû. Le leitmotiv est le double dividende, qui à la fois endigue les dommages faits à l'environnement et contribue à la création d'emplois dans les pays européens. Le tableau suivant montre les pratiques européennes actuelles:

<sup>48</sup> Die ZEIT du 9.3.2005.

**Bild 31: Verwendung der Steuereinnahmen**

Pays	Impôt
<i>Belgique</i>	<i>Les recettes d'une „taxe spéciale sur l'énergie » (introduite en 1993) sont versées dans un fonds spécial pour financer le développement des assurances sociales</i>
<i>Danemark</i>	<i>De nouveaux ou des impôts croissants augmentent les recettes de 2,5 milliards de francs suisses depuis 1998, tout en réduisant l'impôt sur le revenu. Depuis 1996, une taxe sur le CO<sub>2</sub> a été introduite dans l'industrie, dont les recettes servent à abaisser les contributions aux assurances sociales des employés.</i>
<i>Allemagne</i>	<i>Depuis 1999, impôts progressifs sur l'énergie ont permis la baisse des contributions aux assurances sociales de 1,7 points de % (environ 17 milliards d'Euros)</i>
<i>Finlande</i>	<i>Taxes faibles sur les revenus et le travail (2,6-2,8 Mrd. CHF entre 1999-2003) dues seulement en partie au nouvel impôt écologique et taxation sur l'énergie</i>
<i>Italie</i>	<i>Plus de la moitié des recettes de la première année (ca.1,75 Mrd. CHF) de l'impôt sur le carbone, introduit en janvier 1999, a servi à réduire les coûts de l'emploi</i>
<i>Pays Bas</i>	<i>Une grosse partie des recettes de la „taxe régulatrice sur l'énergie », introduite en 1996, sert à réduire les contributions aux assurances sociales des employés</i>
<i>Suède</i>	<i>La réforme fiscale de 1991 a dégagé une recette de 2,5 milliards de francs suisses. Celle ci a servi à restructurer la fiscalité des taxes environnementales et à réduire entre autres les impôts sur le revenu. Une réduction des contributions aux assurances sociales des employés est ambitionné#</i>
<i>Le Royaume Uni</i>	<i>Les recettes d'une taxe sur la mise en dépôt et d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>, introduites entre 1996 et 2001 devraient être utilisées pour réduire les contributions aux assurances sociales de 0,4%.</i>

Quelle: OCDE (1997) Environmental taxes and green tax reform

## J. RECOMMANDATIONS POUR LA SUISSE

Les expériences faites avec l'introduction de taxes sur le CO<sub>2</sub> et d'impôts sur l'énergie sont positives pour la protection de l'environnement, l'innovation, l'économie et les citoyens. La majorité de l'Europe des 15 a déjà effectué une réforme fiscale écologique dans une certaine mesure, et de nombreux nouveaux membres se montrent très intéressés à suivre leur exemple. Des hausses supplémentaires sont attendues avec la mise sur pied de la directive européenne relative aux taxes sur les produits énergétiques.

### Nos recommandations:

- Une taxe modérée sur le CO<sub>2</sub> - comme le propose la variante 1- pour atteindre les objectifs suisses de protection du climat est une solution raisonnable et efficace, qui combine les effets positifs entre l'emploi, la protection du climat et la redistribution des recettes aux citoyens. Une telle taxe incite à l'innovation, favorise les secteurs intensifs en main d'oeuvre et développe le marché pour les produits et véhicules économes en énergie, tout comme celui des énergies renouvelables.

- Une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> des combustibles et des carburants met la Suisse sur un pied d'égalité avec l'Europe. Actuellement, la Suisse accuse les prix les plus bas pour le mazout, l'essence et le gaz naturel en comparaison avec ses voisins et avec la plupart de l'Europe des 15. En plus, de nouvelles hausses d'impôts sur l'énergie sont prévues dans les pays voisins, dans le cadre de la directive Européenne relative à la taxation des produits énergétiques. Au premier janvier 2005, le Luxembourg, le Danemark, la Suède, la Pologne et les Pays-Bas ont augmenté leurs impôts sur l'énergie et/ou sur les carburants. En 2004, l'Autriche a augmenté son impôt sur le diesel. Des baisses d'impôts ne sont observables nulle part.
- Les coûts relatifs pour la consommation d'énergie fossile calculés sur la base du revenu par habitant sont en Suisse les plus faibles d'Europe. La Suisse a urgemment besoin d'introduire des incitations par les prix pour encourager l'économie d'énergie et l'efficacité énergétique.
- Le fait de taxer de la même manière l'essence et le diesel est louable, et au moins ce niveau égal doit être maintenu. Il serait pourtant plus approprié pour la politique climatique de prendre comme base de mesure la teneur en carbone par litre, ce qui entraînerait une imposition sur le diesel de 16% supérieure par rapport à l'essence.
- Une indexation automatique des taxes sur le CO<sub>2</sub> et des impôts sur les hydrocarbures au taux d'inflation, comme c'est le cas en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, est fortement recommandée.
- L'impôt de base intérieur sur le kérosène devrait être à nouveau augmenté.
- Au vu des effets positifs sur l'économie, l'innovation, la protection du climat et l'emploi, les engagements pris par le protocole de Kyoto devraient être autant que possible réalisés dans le pays même. Ainsi, la dépendance envers les matières premières fossiles et des importations d'énergie peut être réduite, les coûts de l'énergie baissés et la compétitivité améliorée.

L'étude la plus récente de l'EPFZ et de l'Institut Paul Scherrer estime les bénéfices nets entre 80 et 260 millions de francs et que l'impulsion ainsi donnée à l'économie générera entre quelques milliers à 20'000 nouveaux emplois. Les expériences d'une RFE dans d'autres pays valident ces conclusions.

Après l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>, la Suisse resterait cependant au niveau inférieur européen quand aux impôts sur l'énergie ; des effets négatifs sur la concurrence ne sont donc pas à craindre. Au contraire, les industries du futur (l'énergie renouvelable, les technologies d'efficacité, les services économes en énergie) pourront créer de nouveaux emplois et devenir le centre d'impulsion de la croissance économique. D'autres pays européens (par exemple la Grande-Bretagne, la Suède et l'Allemagne) prouvent que les objectifs de réduction sont plus faciles à atteindre avec l'introduction par étapes d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>.

Le tourisme de l'essence alourdit considérablement le bilan de CO<sub>2</sub> de la Suisse, au grand avantage de ses voisins. Une taxe sur le CO<sub>2</sub> réduirait de beaucoup ce type de tourisme et empêcherait aussi que les pays voisins soient obligés de prendre de mesures de défense.

Le centime climatique de 1 à 1,6 centimes par litre, proposé par l'Union Pétrolière ne laisse entrevoir aucune amélioration notable pour la protection du climat. En s'appuyant sur les expériences des autres pays avec la RFE, il est à craindre qu'une si petite augmentation ne provoquera qu'une augmentation minimale à la marge de l'élasticité-prix de l'essence et du diesel, et n'aura pratiquement aucune incitation par les prix. L'incitation à une meilleure efficacité énergétique dans l'économie, les ménages et le trafic sera quasi inexistante. Les obligations internationales de la Suisse ne pourront pas être respectées avec ce modèle.

Le modèle par étapes proposé par le DETEC, la variante 1<sup>49</sup>, s'inspire fortement des modèles allemand et anglais. La redistribution intégrale des recettes – comme proposé par le professeur Binswanger en 1983 - n'est pas seulement recommandée pour des raisons d'acceptance publique mais aussi pour diminuer les coûts de l'emploi.

Après l'introduction de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, nous recommandons de créer une commission gouvernementale chargée de travailler à rendre l'ensemble du système de taxation et d'imposition écologique efficace et à abolir les subvention nuisibles à l'environnement, et ce, pour renforcer le consensus public autour de cette thématique en Suisse.

Une augmentation progressive des impôts et taxes sur l'énergie est préférable à une série de chocs. Il est donc judicieux de mettre sur pied et de valider le plus vite possible un plan à long terme prévoyant des restructurations concrètes par étapes (comme cela est prévu en Suède entre 2000 et 2010). Il faut également lier le niveau d'imposition sur l'énergie avec les objectifs de protection de l'environnement. L'acceptance d'un tel impôt n'en sera que plus grande, dès lors que le public est assuré que l'augmentation s'arrêtera dès que les objectifs seront atteints.

Sans une taxe sur le CO<sub>2</sub> efficace, la Suisse risque fort de ne pas réussir à prendre le train en marche, et de rester à la traîne en Europe. On pourra mettre une croix sur les développements importants et les effets positifs engendrés par une RFE.

**A notre avis, la taxe sur le CO<sub>2</sub> proposée par la variante 1, qui sera introduite en deux étapes et dont les obligations seront concentrées en Suisse, est la meilleure solution pour la mise en œuvre de la loi sur le CO<sub>2</sub>.**

---

<sup>49</sup> à partir de 2006: 15 ct par litre de carburant, à partir de 2008 30 ct par litre de carburant.

## **K. BIBLIOGRAPHIE**

### **BUND**

Für Steuergerechtigkeit über den Wolken- Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr.- Berlin 2004.

### **BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD**

Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Pressehintergrund 2003.

### **Bundesamt für Raumentwicklung**

Faktenblatt „Externe Kosten von Strassen- und Schienenverkehr“. Bern 2005.

### **Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)**

Kenngößen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz (1990-2000). Bern 2003.

### **Bundesministerium für Finanzen (BMF)**

Zusammenhang zwischen ökologischer Steuerreform, Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch. Berlin 2003.

### **Bundesministerium für Finanzen (BMF)**

Die ökologische Steuerreform ist effektiver Umweltschutz, Berlin 2004

### **Bundesministerium für Finanzen (BMF)**

Bilanz der ökologischen Steuerreform, Berlin Februar 2005

### **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)**

Die ökologische Steuerreform: Einstieg, Fortführung und Fortentwicklung zur Ökologischen Finanzreform. Berlin November 2004

### **Cottrell, Jacqueline [Hrsg.] Green Budget Germany**

Ecotaxes in Germany and the United Kingdom- A Business View. Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin 2004.

### **Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung**

Quantifizierung der Effekte der Ökologischen Steuerreform auf Umwelt und Beschäftigung und Innovation, Berlin 2005

### **Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung**

Modellgestützte Analyse der Ökologischen Steuerreform mit LEAN, PANTA RHEI und dem Potsdamer Mikrosimulationsmodell, Berlin 2001

### **Ecotec**

Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States. Birmingham, Brüssel 2001.

### **Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Maßnahmen zur Einhaltung der Reduktionsziele nach dem CO<sub>2</sub>- Gesetz. Vernehmlassung zu vier Varianten. Bern 2004.

### **Europäische Kommission**

Structures of the taxation systems in the European Union. Luxemburg 2004.

**Europäische Kommission**

Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States. Brüssel 2004

**Europäische Umweltagentur**

Ökosteuern- Umsetzung und ökologische Wirksamkeit. Kopenhagen Juli 1999.

**Förderverein Ökologische Steuerreform e.V.**

UMSTEUERN, FÖS- Memorandum, München 2004.

**Greisberger, Herbert, Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT)**

Ökologische Steuerreform in Österreich. Wien 2004.

**Kemfert, Claudia Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)**

Was kosten uns Klimawandel und Wetterextreme? München Februar 2005.

**Münchener Rück**

Topics geo. Jahresrückblick Naturkatastrophen 2003. München 2004

**OECD/EEA 2005**

Ökologische Steuern und Abgaben in Europa 2005

**PROGNOS AG**

Klimaschutz und Arbeitsplätze. Basel, Frankfurt am Main 2001

**Schlegelmilch, Kai**

Green Budget Reform in Europe. Countries at the forefront. Berlin 1999

**Schlegelmilch, Kai**

Kerosinsteuer: Neue Handlungsoptionen gemäß EU- Energiesteuer- Richtlinie und Überblick über Länder mit nationalen Kerosinsteuern.- VCD-Workshop „Klimaschutz beim Flugverkehr“, Frankfurt am Main 2005

**von Weizsäcker, Ernst U. & Lehmann, H.**

Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung im 21. Jahrhundert – Halbierung der Arbeitslosigkeit durch Energieeffizienz und erneuerbare Energien, Wuppertal/Zürich 1999

**Vos, Hans, European Environment Agency**

Taxes, Charges and environmental tax reform in environmental policies in Europe, Vilm 2005

**Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH**

Wuppertal Bulletin zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes, Wuppertal 2004.

**Zeitschrift Umwelt**

EU-Energiebesteuerung, Durchbruch nach mehr als einem Jahrzehnt Verhandlungen, 5/2003

**Britische Botschaft Berlin 2005**

<http://www.britischebotschaft.de/de/news/items/050307.htm>

**Ecocouncil Dänemark 2005**

<http://www.ecocouncil.dk/english/>

**Environment Daily Februar 2005**

<http://www.environmentdaily.com>

**Erdölvereinigung Schweiz 2005**

<http://www.erdoel.ch>

**Franz Alt, Sonnenseite 2002**

<http://www.sonnenseite.com>

**Greenpeace Schweiz 2005**

<http://www.greenpeace.ch>

**Japan today November 2004**

<http://www.japantoday.com/e/?content=shukan&id=255>

**Point carbon August 2004**

<http://www.pointcarbon.com>

**Impressum:**

Auteurs: Kai Schlegelmilch, Christian Meyer, Karina Kowoll. Traduction: Berivan Pont

**FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM e.V. (FÖS)**

Landsbergerstr. 191 · 80687 München, Fon 089-520 113-13, Fax -14

Email: foes@foes.de, www.foes.de

**Membres du comité directeur de GBG**

**Dr. Anselm Görres**, économiste diplômé, 1984-91  
Conseiller pour McKinsey, 1992-94  
Investisseur/ Manager à Berlin-Est, aujourd'hui fondateur et patron de ZMM Zeitmanager München GmbH  
(Président)

**Kai Schlegelmilch**, économiste diplômé, agent du Ministère fédéral pour l'environnement et la protection de la nature; Co-auteur des 3 mémorandums de GBG  
(Vice-Président de GBG)

**Andreas Wolfsteiner**, économiste diplômé, agent pour le droit de la concurrence et des prix pour le gouvernement du Palatinat supérieur  
(trésorier)

**Bettina Meyer**, économiste diplômée, agente pour la protection climatique et les instruments économiques pour l'environnement du Ministère pour l'environnement, de la protection de la nature et de l'agriculture de Schleswig-Holstein

**Matthias Seiche**, économiste diplômé, agent pour la politique économique et financière pour Friends of the Earth, Allemagne (BUND)

**Der Beirat des FÖS:**

*Dr. Gerhard Berz*, Münchener Rück

*Prof. Dr. H.-C. Binswanger*, Université de St. Gallen

*Dr. Henner Ehringhaus*

*Josef Göppel*, MdB, CSU

*Prof. Dr. Hartmut Graßl*, Directeur de l'Institut Max-Planck, Hambourg

*Dr. Jürgen Hogeforster*,

*Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner*, Université St. Gallen, Président de la Commission Suisse pour la réforme fiscale

*Norbert Mann*, FDP-Politiker

*Dr. Paul Metz*, Pays-Bas, Président du European Business Council

*Janet E. Milne*, Professeur à la Vermont Law School, USA,

*Yannis D. Paleocrassas*, ex-ministre des finances, Grèce

*Prof. Dr. Albert Rädler*

*Dr. Georg Riegel*, Head of Environment Research DaimlerChrysler Research & Technology

*Dipl.-Ing. Josef Riegler*, ex-vice-chancelier et président du ÖVP

*Christine Scheel*, MdB, les Verts

*Matthias Max Schön*

*Prof. Dr. Ulrich Steger*, Professeur à l'IMD, Alcan Chair for Environmental Management, Lausanne

*Prof. Dr. Norbert Walter*, économiste en chef de la Deutschen Bank Gruppe

*Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker*, MdB, Club of Rome,

*Prof. Dr. Wolfgang Wiegand*, économiste en chef du gouvernement fédéral allemand

*Anders Wijkman*, MdEP, Suède

*Dr. Angelika Zahrt*, Présidente de Friends of the Earth, Allemagne

**Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS), ou Green Budget Germany (GBG)** est une association à but non lucratif, fondée en 1994 pour soutenir la Réforme Écologique Fiscale en Allemagne. Elle travaille en collaboration avec d'autres organisations allemandes et internationales.

Le travail de GBG s'effectue indépendamment de partis politiques ou de groupes d'intérêt. Parmi les quelque 150 membres (2005) on compte des experts en économie et en recherche scientifique, des politiciens issus de tous les partis démocratiques, des journalistes ainsi que des citoyens engagés. GBG entend réunir les pionniers, les meneurs d'idées ainsi que les rassembleurs d'opinions autour du débat sur la RFE. Depuis 2001, GBG édite régulièrement une newsletter électronique, en allemand et en anglais.