

Emissions de GES et éco-taxe PL : contre les apparences

Point de départ : 30 ans GLT/Quimper le 7 mars 2009

**L'éco-taxe PL mentionnée parmi les solutions,
mais une impression floue de disparités ...**

Mars

**Etude des données sur la fiscalité des produits énergétiques,
premiers graphiques, apparition du paradoxe.**

Avril

Construction de l'argumentation et mise en forme

1-15 mai

Rédaction finale et soumission

La maîtrise des émissions de GES à l'échelle mondiale



- La CNUCC (1992) :

Les « politiques et mesures » adoptées par les signataires « tiennent compte de la diversité des contextes socio-économiques, soient globales, s'étendent à toutes les sources et à tous les puits et réservoirs de GES qu'il conviendra, comprennent des mesures d'adaptation et s'appliquent à tous les secteurs économiques »

- Le protocole de Kyoto (1997/2005) :

- Réduction des émissions de GES de 5,2% en 2012 par rapport à celles de 1990
- Adaptations locales : France +0%, Allemagne -21%, Grèce +25%

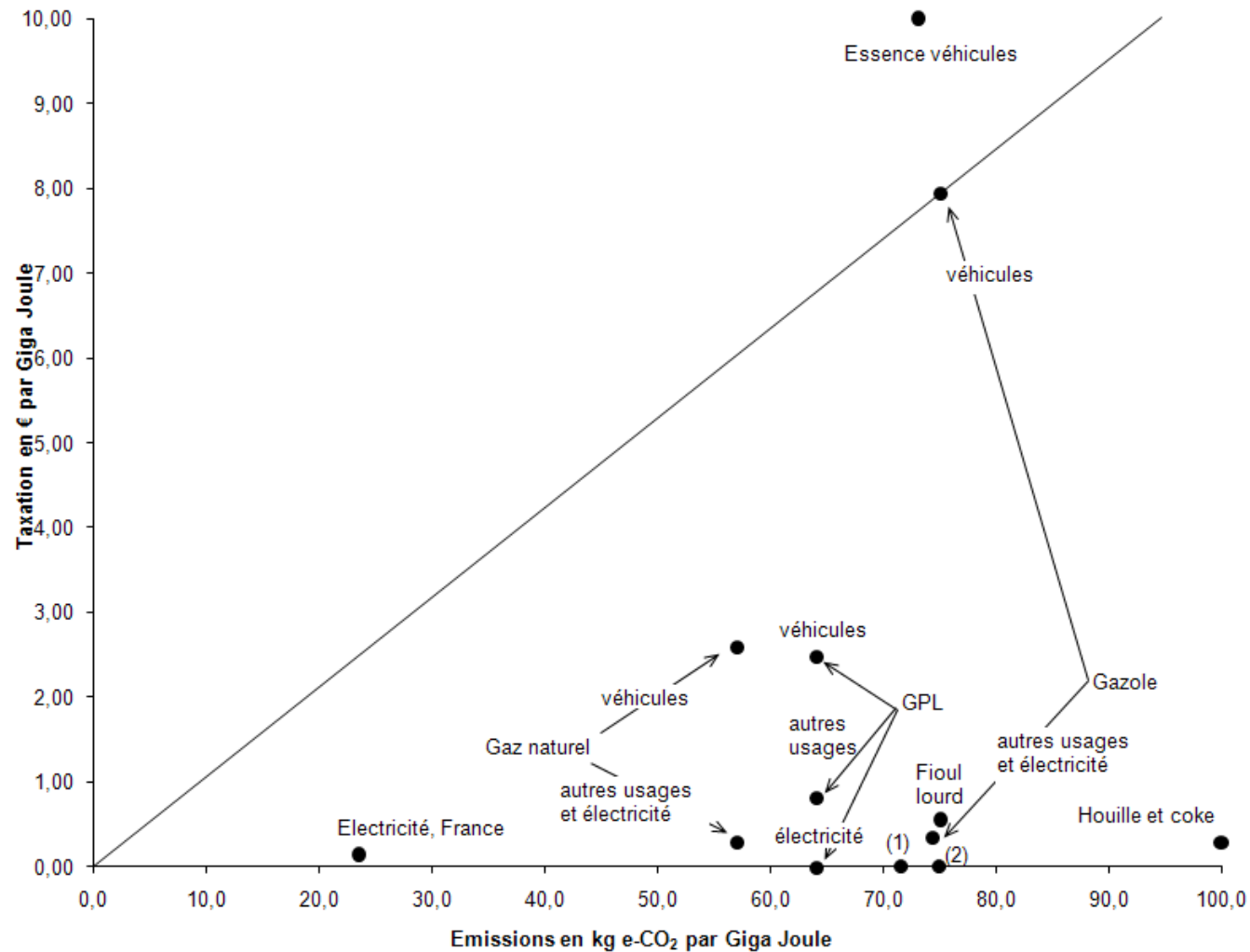
La maîtrise des émissions de GES à l'échelle mondiale

- Protocole de Kyoto en phase avec la logique de la CNUCC
- Exceptions dans le domaine des transports :
 - Non prise en compte des émissions de GES dans les transports internationaux aérien et maritime
 - Affectation des émissions du transport routier imputée au pays où le carburant a été chargé

La maîtrise des émissions de GES au niveau européen

- La directive 2003/96/CE
- Nombreuses exceptions sectorielles (verre, ciment, etc)
- Carburants fortement taxés, combustibles faiblement taxés

La maîtrise des émissions de GES au niveau européen



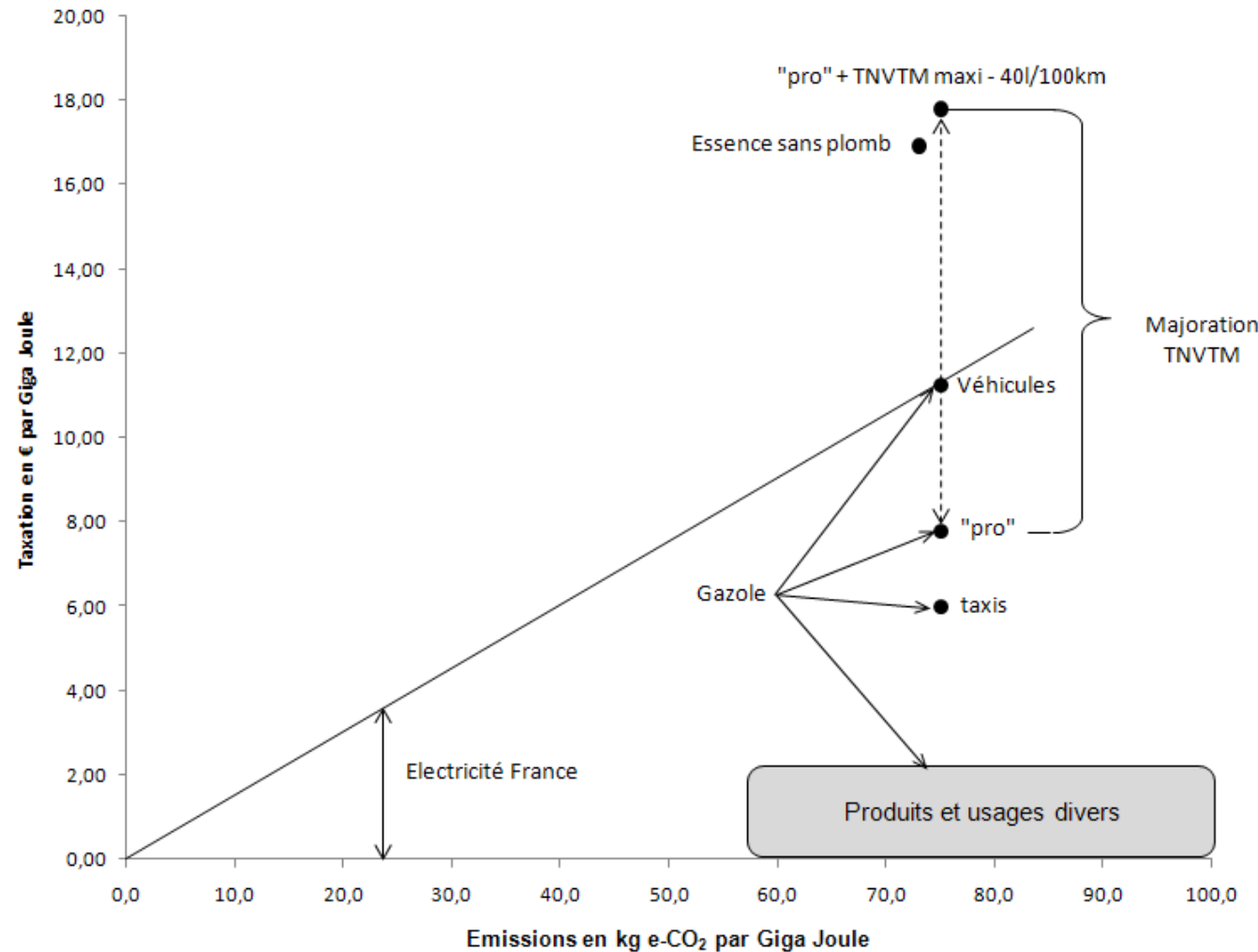
La maîtrise des émissions de GES au niveau européen

- La directive 2003/96/CE
- Nombreuses exceptions sectorielles (verre, ciment, etc)
- Carburants fortement taxés, combustibles faiblement taxés
- Marché des permis d'émissions européen

La maîtrise des émissions de GES à l'échelle nationale

- La TICPP et ses exceptions :
 - exonérations de l'aviation et du transport maritime, TRM taxé au-delà du seuil européen, taxation différente selon l'usage,...
- La taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

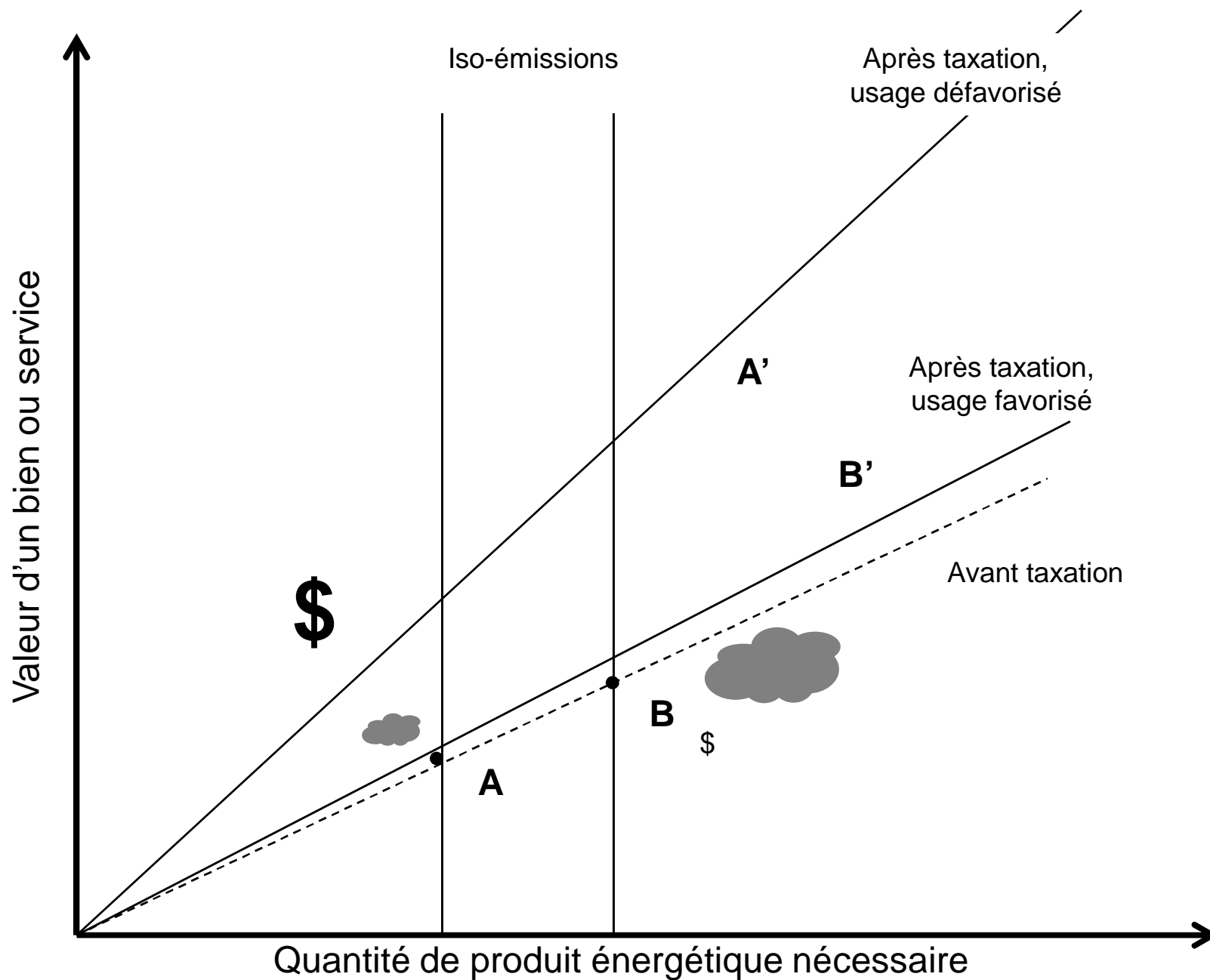
La maîtrise des émissions de GES à l'échelle nationale



La maîtrise des émissions de GES à l'échelle nationale

- La TICPP et ses exceptions :
 - exonérations de l'aviation et du transport maritime, TRM taxé au-delà du seuil européen, taxation différente selon l'usage,...
- La taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises
 - accentuation des distorsions fiscales

Les distorsions fiscales



Les distorsions fiscales

- Une fiscalité différenciée selon l'usage, plus généralement non proportionnelle aux émissions de GES, crée des distorsions fiscales.
- Les distorsions fiscales favorisent les produits/secteurs plus émetteurs de GES, par rapport à ceux qui sont moins émetteurs de GES.
- Donc une fiscalité non proportionnelle aux émissions de GES n'est pas adaptée à la résolution des problèmes climatiques.

Conclusion sur l'éco-taxe PL

- La nouvelle taxe augmente les distorsions fiscales, en augmentant la fiscalité d'une activité déjà fortement taxée ; le mix fret/autres usages détermine le niveau de taxation de façon encore plus importante.
- Les distorsions fiscales nuisent à la résolution des problèmes climatiques.
- Donc il serait plus efficace d'augmenter les taxes des activités les moins taxées, pour aller vers une fiscalité homogène.
=> L'éco-taxe PL n'est pas l'éco-taxe adaptée au problème climatique.

Conclusion

- Une taxe ne peut pas être isolée de son contexte fiscal global.
- Une fiscalité climatique doit s'appliquer de façon homogène à toutes les sources d'émission de GES :
 - Assiette étendue à toutes les sources
 - Taux uniforme

=> La « bonne » question devient :

Comment traiter la concurrence des émissions « importées » par le commerce international ?