

DIFFUSION GENERALE

OCDE/GD(93)161

**Annule et remplace le même document
envoyé sur OLIS le 8-nov-1993**

**OCDE
MONOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT
NO. 71**

ETUDES DES ECOTAXES DANS LES PAYS DE L'OCDE

**DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DIRECTION DES
AFFAIRES FINANCIERES, FISCALES ET DES
ENTERPRISES**

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES

Paris 1993

DOCUMENT COMPLET DISPONIBLE SUR OLIS DANS SON FORMAT D'ORIGINE

AVANT-PROPOS

Dans le cadre des travaux conjoints du Comité des politiques de l'environnement et du Comité des affaires fiscales une première enquête sur l'utilisation des taxes environnementales dans les pays de l'OCDE a été réalisée entre 1991 et 1992. Le présent rapport décrit les résultats de cette enquête. L'OCDE continue de mener des travaux sur l'intégration des politiques environnementales et fiscales¹.

Copyright OCDE, 1993.

¹ Voir : OCDE (1993), *Fiscalité et Environnement : quatre études de cas*, OCDE, Paris, à paraître.
OCDE (1993), *La fiscalité et l'environnement: des politiques complémentaires*, OCDE, Paris, 1993.

TABLE DES MATIÈRES

I.	Introduction	5
II.	Taxation des carburants et des véhicules	6
	2.1 Taxes sur les carburants	6
	2.2 Taxes sur les véhicules	9
	2.3 Récents développements politiques	10
III.	Taxation des autres produits énergétiques	12
	3.1 Taxes particulières à chaque combustible	12
	3.2 Taxes négatives	13
	3.3 Ecotaxes	14
IV.	Taxation des moyens de production agricole	16
V.	Taxation des autres biens et services	17
VI.	Dispositions de la fiscalité directe favorables à l'environnement	18
VII.	Redevances d'atterrissage et autres taxes sur les transports aériens	18
VIII.	Taxes et redevances sur l'eau	19
IX.	Redevances pour élimination et gestion des déchets	21

TABLEAUX

Tableau 1.	Taux de la TVA ou de la taxe générale à la consommation prélevées sur les sources d'énergie dans les pays de l'OCDE	24
Tableau 2.	Ensemble des taxes en pourcentage du prix des carburants	25
Tableau 3.	Taxes sur les carburants	26
Tableau 4.	Taxes sur l'immatriculation et l'utilisation des véhicules à moteur	30
Tableau 5.	Redevances et incitations fiscales relatives aux frais de transport domicile-travail et aux voitures de société	38
Tableau 6.	Recettes des taxes sur les véhicules et les carburants	40
Tableau 7.	Taxes, hors TVA, sur les produits énergétiques autres que les carburants	46
Tableau 8.	Ecotaxes sur les autres biens et services	50
Tableau 9.	Systèmes de consignation	52
Tableau 10.	Incitations fiscales aux investissements écologiques	54
Tableau 11.	Taxes et redevances sur les aéronefs (nuisance sonore)	57
Tableau 12.	Redevances pour la gestion et l'élimination des déchets	58

I. INTRODUCTION

Ce document s'appuie sur les informations fournies par les pays Membres en réponse au questionnaire qui leur a été adressé par le Secrétariat de l'OCDE en avril 1991 ou 1992, afin de savoir dans quelle mesure ils utilisaient les taxes d'environnement.

Le questionnaire était axé sur la fiscalité en tant qu'instrument de la politique de l'environnement plus que sur l'ampleur de l'emploi des instruments de marché en général, dans le cadre de cette politique. Des travaux récents de l'OCDE² ont déjà donné un aperçu général de l'application de toutes les formes d'instruments économiques, y compris les redevances d'environnement, les systèmes de consignation, les redevances sur produit (impôts indirects) et les permis négociables. Le but de cette étude n'est pas de reprendre le même travail. Le questionnaire était centré sur ceux des instruments de marché de la politique de l'environnement qui font partie du système fiscal des pays Membres ou qui, de par leur nature, sont étroitement liés à d'autres instruments fiscaux. Contrairement aux études précédentes, ce travail ne porte pas uniquement sur les mesures expressément adoptées pour protéger l'environnement mais examine également un certain nombre de domaines du système fiscal où la structure des taxes existantes peut avoir un impact important sur l'environnement.

Il est forcément difficile de définir précisément le domaine couvert par l'étude. Des mesures similaires seront appelées, selon les pays, taxes, redevances, prélèvements ou droits; or, nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans des discussions sémantiques sur les différences entre ces divers concepts. Notons que les définitions dans une langue ne correspondront pas nécessairement à celles d'une autre langue.

L'imprécision est également considérable quand il s'agit de trouver les mesures fiscales qui, tout en n'ayant pas été adoptées expressément pour protéger l'environnement, peuvent avoir un impact sur lui. On peut ainsi dire sans exagérer que presque toute disposition fiscale aura une incidence plus ou moins grande sur l'environnement. Les réponses de divers pays Membres illustrent l'éventail des positions possibles. Nous montrerons, en particulier dans cette étude, les quelques domaines de la fiscalité classique où la dimension environnementale est nette et incontestable, et principalement le traitement fiscal de l'énergie et des transports motorisés. Conformément au champ d'investigation proposé pour l'ensemble du programme de travail, le rapport est centré sur les problèmes généraux de pollution et ne prend pas en compte les problèmes environnementaux liés à l'utilisation des ressources, y compris l'exploitation des sols. Ces limites choisies pour notre travail correspondent en gros aux domaines couverts par les réponses au questionnaire.

Dans les paragraphes ci-dessous, les réponses au questionnaire sont regroupées sous une série de titres correspondant aux produits ou activités taxés. Notons ici qu'il existe un certain nombre de catégories très générales dans lesquelles peuvent être rangées les diverses taxes étudiées. Ces catégories n'ont toutefois pas été utilisées pour répartir les informations dans la mesure où, dans différents pays, des taxes par ailleurs similaires peuvent se retrouver dans des catégories différentes selon l'impact sur l'environnement que l'on a bien voulu reconnaître aux diverses taxes en élaborant et en présentant la politique fiscale.

² OCDE (1989), "Instruments économiques pour la protection de l'environnement", OCDE, Paris, 1989.

Premièrement, des taxes indirectes ont été adoptées pour répondre à des problèmes d'environnement précis (taxes sur les sacs en plastique en Italie, sur les engrais en Suède, etc.). La liste de cette catégorie de taxes s'est rapidement allongée mais il est rare que ces taxes concernent plus qu'une faible proportion de l'ensemble des ventes ou des recettes.

Deuxièmement, certaines taxes indirectes ont initialement été adoptées à des fins qui n'avaient rien à voir avec l'environnement mais pour lesquelles les considérations environnementales interviennent à présent lorsque l'on décide de leur niveau ou de leur structure (par exemple, taxes sur l'énergie en général, dosage respectif des taxes forfaitaires et des taxes sur l'utilisation des véhicules à moteur, etc.).

Troisièmement, certaines modifications ont été apportées au système fiscal direct pour protéger l'environnement. Le plus souvent il s'agissait de diverses dispositions permettant d'amortir plus rapidement les investissements dans du matériel de lutte contre la pollution. De plus, bien que les éléments sur ce sujet soient insuffisants, il semble que c'est surtout par le biais de la fiscalité directe que l'on peut favoriser ou décourager de grandes catégories d'activités de production ayant des incidences sur l'environnement (agriculture, sylviculture, processus industriels, énergie nucléaire, etc.).

Quatrièmement, il existe une série de redevances, droits ou prélèvements plus ou moins de même nature que les autres éléments du système fiscal et qui pourraient indubitablement être assimilés dans certains pays à des taxes, qui sont destinés à contrôler certaines activités écologiquement sensibles. Ce type de paiements a été examiné en détail dans les études consacrées jusqu'à présent par l'OCDE aux mécanismes du marché utilisés dans les politiques de l'environnement. Nous joignons un résumé des informations fournies par le questionnaire sur deux groupes de taxes parafiscales de ce genre : redevances d'atterrissage et autres taxes sur le trafic aérien ainsi que redevances d'utilisation de l'eau et de déversement dans le réseau hydrographique.

II. TAXATION DES CARBURANTS ET DES VEHICULES

Le transport routier est soumis à un certain nombre de taxes diverses dans la plupart des pays de l'OCDE. Les taxes existantes s'appliquent avant tout aux véhicules à moteur et aux carburants. Les possibilités d'atteindre des objectifs environnementaux par le biais de la restructuration des taxes existantes, plutôt que par la création de nouvelles taxes, sont considérables.

2.1 Taxes sur les carburants

Les carburants sont généralement soumis à un certain nombre de taxes différentes : taxes générales à la consommation ou taxes sur la valeur ajoutée, accises, prélèvements destinés à financer la constitution de stocks ou la sécurité et écotaxes. La charge fiscale totale pesant sur les carburants tend donc à être forte, et généralement plus lourde que pour les autres biens, reflétant ainsi en partie l'élasticité et l'étendue de l'assiette. Les taxes prélevées sur les carburants comprennent :

- a) **La TVA ou les taxes générales à la consommation.** De tous les pays Membres de l'OCDE, seuls l'Australie et les Etats-Unis n'ont pas de TVA, de taxe générale sur la consommation ni de taxe sur le chiffre d'affaires. Dans les pays où la TVA existe, les taux varient de 3 pour cent au Japon et 6 pour cent au Luxembourg à 22 pour cent au Danemark et 25 pour cent en

Suède³. La TVA applicable aux produits énergétiques⁴, y compris les carburants, varie également d'un pays à l'autre.

Dans certains pays des taux de taxe différents sont appliqués à des carburants différents : la Grèce impose l'essence à 36 pour cent et le gazole pour véhicules à 8 pour cent; les Pays-bas et la Norvège appliquent le taux général de la TVA sur l'essence mais un taux égal à zéro sur le gazole. Au Royaume-Uni et en Suisse, les carburants sont les seules sources d'énergie à être soumises à la TVA/l'impôt sur le chiffre d'affaire. En Suède, seul le carburant pour l'aviation est exempté de TVA. (On trouvera dans le Tableau 1 une synthèse et une comparaison des taux de TVA appliqués aux carburants et aux sources d'énergie dans les pays de l'OCDE en 1991).

Il est important de savoir, quand on examine ces taxes, que ce sont les ménages qui sont en réalité assujettis à la TVA dans pour ainsi dire tous les pays. La taxe fait l'objet d'une ristourne ou d'un remboursement pour les utilisateurs dans les secteurs industriel, commercial et agricole qui sont soumis à la TVA et pour les producteurs d'électricité. La taxe est remboursée à 100 pour cent dans la plupart des pays. Cependant, la France ne reverse que 90 pour cent de la taxe à ces utilisateurs (jusqu'en 1992 où elle sera remboursée dans sa totalité) et le Portugal seulement 50 pour cent depuis 1992, sauf pour les véhicules de transport lourds, les véhicules de transports publics et les tracteurs agricoles auxquels s'applique une déduction de 100 pour cent.

- b) **Droits d'accise.** Dans tous les pays de l'OCDE, les carburants sont soumis à des droits d'accise. Ces droits ont tendance à être propres à chaque produit (en général le taux le plus fort est appliqué à l'essence) et sont la plupart du temps spécifiques, c'est-à-dire fixés en fonction de la quantité et non ad valorem (en fonction du prix). Fréquemment, le taux d'imposition n'est pas le même pour le gazole et l'essence. Dans les pays européens de l'OCDE le gazole est en général moins fortement taxé que l'essence parce qu'il est davantage employé pour les véhicules utilitaires. Aux Etats-Unis, les taxes sur le gazole sont plus fortes. En Australie, le droit d'accise perçu sur le gazole fait l'objet d'un abattement (d'environ 90 pour cent) pour certaines activités minières et de 100 pour cent pour la production de matières premières. Un certain nombre de pays ont mis en place une différenciation d'impôt en faveur de l'essence sans plomb.

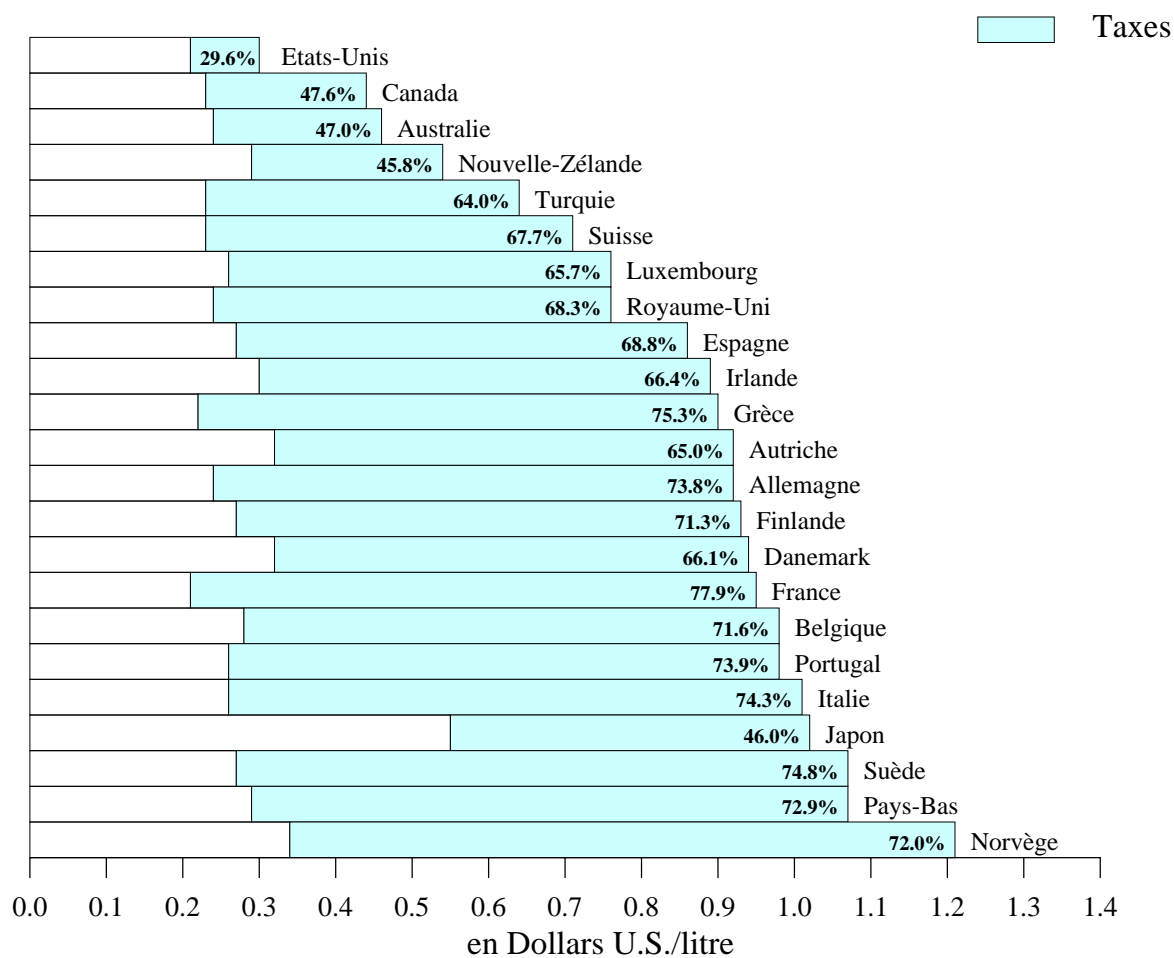
Dans les pays qui ont des régimes fédéraux, les Etats aux Etats-Unis et les provinces au Canada perçoivent leurs propres taxes d'accise sur les carburants. Aux Etats-Unis, les taxes d'accises des Etats sont plus élevées que les taxes fédérales. Les municipalités, les comtés et autres autorités locales peuvent aussi percevoir des taxes sur les carburants.

Il existe de forts écarts entre les taxes appliquées aux carburants dans les pays de l'OCDE, surtout à l'essence. Ces variations importantes correspondent à des positions diverses des gouvernements, notamment à des différences dans les politiques fiscales et les infrastructures énergétiques. La Figure 1 montre la grande diversité des taux de taxation prélevés sur l'essence au premier trimestre de 1993. Le Tableau 2 fournit des informations plus détaillées sur les charges fiscales relatives et comparées qui pèsent sur les carburants dans les pays de

³ Le taux général de la Suède sera de 22 pour cent à compter du 1er janvier 1993.

⁴ Pour la TVA applicable aux autres sources d'énergie et notamment aux autres produits du pétrole, à l'électricité et au charbon, y compris les impôts négatifs, se reporter à la Partie III ci-dessous.

Figure 1: OCDE - Prix et Taxes de l'Essence (en Dollars U.S./litre)
Premier Trimestre 1993



Source : OECD/IEA 1993, Energy Prices and Taxes, First Quarter 1993.

l'OCDE. Le Tableau 3 récapitule l'ensemble des taxes perçues sur les carburants dans les pays Membres de l'OCDE.

- c) **Taxes spéciales.** Les carburants sont soumis, en dehors de la TVA et des droits d'accise, à un certain nombre de taxes spéciales dans différents pays. On peut citer, entre autres, les taxes de pollution de l'environnement (Finlande, Norvège, Suède (taxe sur le SO₂) et Etats-Unis⁵), les taxes pour le stockage des combustibles (dans certains pays de la Communauté Européenne, pour financer les réserves d'urgence), les taxes pour financer la construction par l'Etat de l'infrastructure correspondante (France, Japon, Nouvelle-Zélande, Etats-Unis), les taxes pour financer les recherches de l'industrie nationale (France), les droits acquittés par les grossistes (Australie), les taxes sur le pétrole (Japon) et diverses taxes sur le chiffre d'affaires et sur les ventes. Toutefois, les droits d'accise représentent 95 pour cent des taxes spéciales (hors TVA) perçues sur les carburants.

2.2 Taxes sur les véhicules

Les véhicules à moteur sont souvent taxés en fonction de leurs caractéristiques physiques, de leur carburants et/ou de leur emploi. Ces taxes sont avant tout des mesures destinées à amener des recettes et diffèrent considérablement d'un pays Membre de l'OCDE à l'autre. Néanmoins, les taxes sur les véhicules, et en particulier les impôts négatifs (dépenses fiscales) pour les frais de transport au lieu de travail, peuvent permettre de protéger l'environnement en modifiant les comportements, surtout lorsque ces mesures sont associées au réaménagement de l'infrastructure. Parmi les taxes sur les véhicules, on peut citer :

- a) **Taxes sur les ventes de véhicules à moteur neufs.** Ces taxes sont bien souvent plus élevées que sur les autres biens ou viennent s'ajouter aux taxes générales sur les ventes. Ainsi, au Royaume-Uni, les automobiles sont soumises au taux normal de la TVA de 17.5 pour cent et, en plus à une taxe spéciale sur les voitures de 10 pour cent sur les cinq sixièmes du prix de catalogue d'une automobile neuve. En Belgique, les véhicules à moteur neufs sont soumis à la fois à la TVA et à une "taxe de mise en circulation". Il existe également une taxe spéciale sur les voitures aux Etats-Unis qui est prélevée à la vente sur les voitures neuves dont la consommation d'essence dépasse la moyenne. Cette taxe sur les "voitures gloutonnes" va de 1 000 à 7 700 dollars par véhicule. Ces taxes peuvent dissuader les consommateurs d'acheter des automobiles neuves et, de ce fait, réduire le nombre de véhicules qui circulent sur les routes, mais elles peuvent aussi les pousser à conserver plus longtemps leurs vieilles voitures plus polluantes et, ainsi, augmenter la quantité d'émissions.
- b) **Redevances annuelles perçues tous les ans.** Il s'agit le plus souvent de droits d'enregistrement ou d'utilisation des véhicules à moteur. Il peut s'agir d'une taxe annuelle forfaitaire (par exemple, taxe d'accise de 100 £ perçue chaque année sur les véhicules au Royaume-Uni). Ces taxes peuvent aussi être liées à certaines caractéristiques du véhicule à moteur, comme la puissance de son moteur. Dans la plupart des pays, les véhicules à usage commercial ne sont pas soumis aux mêmes taxes annuelles que les véhicules particuliers; au Royaume-Uni la taxe d'accise qui doit être acquittée pour les véhicules de transport de marchandises est plus élevée que pour les voitures et est fixée en fonction du poids du véhicule. Dans certains pays, le droit d'enregistrement est une taxe locale, soit parce que les recettes vont aux autorités locales ou que le taux de la taxe est fixé par elles.

⁵ Aux Etats-Unis les taxes sur les dommages environnementaux sont les taxes du "Superfund" et sur les déversements d'hydrocarbures applicables au pétrole brut et aux produits pétroliers importés.

Il est possible de prélever des taxes sur les voitures neuves et des droits annuels d'enregistrement différents selon la "qualité écologique" des véhicules. Certains pays ont instauré une initiative fiscale pour les voitures "propres" (par exemple les voitures conformes à certaines normes d'émission ou équipées de convertisseurs catalytiques); pour préserver l'environnement quelques pays ont commencé à appliquer des taxes différentes selon la puissance du moteur ou d'autres facteurs se répercutant sur la consommation de carburant. Le tableau 4 donne un aperçu des taxes non périodiques et périodiques sur la possession de voitures particulières ou utilitaires ou sur leurs utilisations dans les pays de l'OCDE. Les taxes applicables à la vente, possession ou utilisation de véhicules utilitaires sont généralement plus complexes que les taxes sur les voitures particulières, et le système de modulation des taux est de plus longue date.

- c) **Traitement fiscal des voitures de société et des frais de transport domicile-travail.** Les pays ont un traitement fiscal diversifié pour les voitures fournies par l'employeur à ses employés (voitures de sociétés) et pour les frais de transport encourus par des particuliers pour se rendre sur leur lieu de travail. Dans le premier cas, il s'agit avant tout de savoir dans quelle mesure la rémunération des employés par le biais d'avantages en nature est un privilège fiscal par rapport à la rémunération en espèces. Dans le deuxième cas, deux problèmes se posent. D'un côté, il faut se demander si la possibilité de déduire les frais de transport domicile-lieu de travail ne pousse pas les individus à faire de plus longs trajets. De l'autre côté, il convient de savoir si le système de déduction fiscale tel qu'il est conçu n'incite pas les personnes qui se rendent sur leur lieu de travail à privilégier certains modes de transport, et principalement leurs voitures, à d'autres moins nocifs pour l'environnement. On trouvera ces diverses dispositions sous forme résumée dans le Tableau 5.

2.3 Changements récents de politiques

Jusqu'à une époque très récente, la taxation des véhicules à moteur et des carburants était principalement, si ce n'est uniquement, destinée à générer des recettes. Quelques pays commencent à présent à combiner leurs politiques fiscale et environnementale afin de réduire la pollution engendrée par les véhicules à moteur. Parmi les changements de politique introduits récemment dans quelques pays de l'OCDE pour tenir davantage compte des problèmes d'environnement dans la fiscalité appliquée aux transports routiers, on peut citer :

- i) En **Autriche**, une taxe environnementale sur l'immatriculation des automobiles a été introduite au 1er janvier 1992. Cette taxe repose sur le prix de vente des véhicules neufs et sur la consommation normalisée en carburant. En même temps, le taux de la TVA sur les véhicules neufs a été réduit de 32 pour cent au taux normal de 20 pour cent ; la TVA sur les véhicules électriques a été réduite de moitié, à 10 pour cent.

De plus, l'assiette de la taxe sur les huiles minérales a été étendue à l'ensemble des combustibles de chauffage. Les taux des taxes sur les combustibles ont été augmentés au début 1992.

Une réforme de la taxation des véhicules a été récemment décidée. A partir du 1er mai 1993, la taxe sur les automobiles est assise sur la puissance du moteur et non plus sur son volume. A compter du 1er janvier 1995, les automobiles non pourvues de pots catalytiques seront soumises à une surtaxe de 20 pour cent.

- ii) En **Finlande**, un train de mesures de protection de l'environnement a été adopté dans le budget de l'Etat voté pour 1990. Celles-ci comportaient notamment une augmentation du

taux d'imposition des carburants et une révision des objectifs de cette fiscalité en fonction des objectifs de protection de l'environnement. La Finlande n'applique pas aux voitures les mêmes taxes selon qu'elles sont, ou non, équipées d'un pot catalytique.

- iii) En **Grèce**, une loi mise en vigueur depuis mars 1990 prévoit une fiscalité différenciée pour favoriser l'utilisation de voitures qui respectent les normes d'émissions américaines de 1983. Etant donné que cette mesure s'est traduite par une réduction énorme des prix, taxes incluses, des véhicules conformes à ces normes, elle a accéléré la mise à la ferraille des très vieilles voitures.
- iv) Les **Pays-Bas** appliquent un système de différenciation fiscale aux voitures neuves. D'autre part, il a été proposé de modifier les composantes du coût des automobiles, à savoir d'augmenter les taxes sur les carburants tout en diminuant, dans le même temps, la taxe annuelle d'utilisation des voitures.
- v) La **Norvège** prélève des taxes différenciées sur le prix des voitures tout en accordant un avantage fiscal aux véhicules équipés d'un pot catalytique. Elle a également introduit une incitation fiscale en faveur de l'essence sans plomb en 1987 (différence de KrN 0,53, en 1991, la TVA non comprise), tandis que les taxes générales sur l'essence augmentaient de 25 pour cent. De surcroît, les voitures électriques ou à gaz bénéficient d'avantages fiscaux depuis 1991.

Le Tableau 6 donne les recettes tirées des taxes sur les véhicules dans les pays Membres de l'OCDE.

Trois pays, la Norvège, la Suède et les Pays-Bas⁶, ont récemment institué des taxes sur le carbone contenu dans les carburants dans le cadre d'un projet général de taxation du carbone. En Norvège et aux Pays-Bas ces taxes viennent s'ajouter aux taxes existantes sur les carburants. Aux Pays-Bas, la taxe sur le carbone sert uniquement à produire des recettes (150 millions de florins/an) pour financer les dépenses de l'Etat en faveur de l'environnement. Cette taxe est basée sur les coefficients d'émission de CO₂ des combustibles fossiles et appliquée au stade de la production ou de l'importation. En Norvège, la taxe perçue sur les carburants en 1991 est de 0.6 KrN pour l'essence et de 0.3 KrN pour le gazole et les autres carburants (les taux ont été augmentés depuis). Le gouvernement estime que les recettes fiscales devraient atteindre 14 000 KrN par an.

En Suède une taxe a été perçue sur le carbone contenu dans les carburants et les combustibles fossiles depuis le 1er janvier 1991. La part de la taxe prélevée sur les carburants représente 0.58 KrS pour l'essence et 0.72 KrS pour le gazole (nouveaux taux pour 1993). Les autres taxes sur l'énergie ont été parallèlement abaissées de 50 pour cent.

En Finlande, les plus fortes taxes sur les carburants contenant du plomb s'élèvent à 0.30 MkF par litre pour l'essence en 1991 (à 0.50 MkF par litre depuis janvier 1993) et 0.27 MkF par litre pour le gazole. L'objectif recherché est d'augmenter les recettes (retrées estimées à 255 millions de marks en 1991) et de réduire la consommation et, ainsi, les émissions de CO₂.

⁶ La Finlande a augmenté ces taxes sur les carburants et a institué, dans le même temps, une taxe sur le carbone pour les autres formes d'énergie, mais les nouveaux taux d'imposition des carburants ne sont pas véritablement liés à la teneur en carbone.

III. TAXATION DES AUTRES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

La taxation des autres produits énergétiques varie énormément entre les pays Membres de l'OCDE. La charge fiscale qui pèse sur les différents produits énergétiques peut aussi être différente à l'intérieur d'un même pays. La mise en place d'un système cohérent de taxation de toutes les produits énergétiques n'a que rarement été tentée, et il existe des écarts considérables entre les taux d'imposition de différents types d'énergie, reflétant des préoccupations relatives à la balance des paiements, des pressions politiques nationales (faible taxation ou imposition négative du charbon dans certains pays) ou du désir de réduire la charge fiscale pesant sur les combustibles utilisés essentiellement comme facteurs de production dans les industries.

Le degré de détail fourni en réponse aux questionnaires sur la taxation des combustibles autres que les carburants pour véhicules varie beaucoup. Toutefois, l'Agence internationale de l'énergie publie chaque trimestre une étude systématique des niveaux d'imposition des produits énergétiques (Energy Prices and Taxes, AIE/OCDE). Les informations contenues dans cette publication viennent compléter les réponses obtenues pour la présente enquête. Des dispositions précises adoptées par certains pays de l'OCDE afin de mettre en place un système de taxes sur l'énergie adapté pour traiter les problèmes d'environnement sont décrites dans cette section.

3.1 Taxes particulières à chaque combustible

Parmi tous les produits pétroliers et, indépendamment à l'exclusion des carburants, les fiouls lourds ou légers sont fréquemment taxés. Ces taxes varient selon les produits, les pays et l'usage qui en est fait. Comme les carburants, les autres sources d'énergie sont généralement et diversement soumises à la TVA, aux droits d'accise et à des taxes spéciales de toutes sortes. On trouvera dans le Tableau 1 les taux de la TVA applicables. Les autres taxes sur l'énergie sont énumérées dans le Tableau 7.

En règle générale, le mazout utilisé par les **ménages** est soumis à la TVA (dans tous les pays où la TVA⁷ existe sauf au Danemark, au Luxembourg, en Suisse⁸ et au Royaume-Uni). Les ménages paient également des droits destinés au financement des réserves d'urgence (Autriche, Finlande, France, Allemagne et Suisse), des taxes d'environnement (en Finlande et aux Etats-Unis), des droits au profit des activités de R&D (France), un certain nombre de taxes générales d'accise sur les huiles minérales ou les produits pétroliers (Allemagne, Australie, Autriche, Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse) et, enfin, aux Etats-Unis, diverses taxes locales ou des Etats sur les ventes.

L'utilisation par l'industrie du fioul léger est soumise à toutes ces taxes mais habituellement la TVA, payée par les utilisateurs industriels, est remboursée par le mécanisme de crédit de la TVA et ne constitue donc pas un coût. Le Portugal est maintenant le seul pays avec des droits de consommation où certains utilisateurs industriels, agricoles et commerciaux doivent payer une TVA partielle sur leur consommation de fioul léger.

⁷ La Nouvelle-Zélande et la Suisse ont une taxe sur le chiffre d'affaires et le Japon, une taxe générale de consommation. Depuis 1993, le Danemark et le Luxembourg appliquent aussi la TVA au fioul léger.

⁸ La consommation d'énergie, exception faite des carburants (essence et gazole), est exonérée de la taxe sur le chiffre d'affaires et de la TVA.

Les utilisateurs industriels qui consomment du fioul lourd doivent acquitter des taxes d'accise en Allemagne, en Australie, en Autriche⁹, en Espagne, en Grèce, en Italie, Norvège, Nouvelle-Zélande, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse. En Allemagne, en Finlande et au Royaume-Uni les producteurs d'électricité doivent également payer ces taxes. Les producteurs d'électricité acquittent des droits spéciaux pour alimenter le Fonds de financement des réserves d'urgence en Allemagne, Autriche, France et Suisse et des taxes d'environnement aux Etats-Unis, en Finlande et en Norvège (taxe sur le soufre) ainsi qu'en Suède (taxe sur le SO₂). Aux Etats-Unis des taxes locales et des Etats sur les ventes sont prélevées sur le fioul lourd.

Le gaz naturel est soumis à des taxes sur les ressources en Australie ainsi qu'à des taxes sur les ventes et des taxes sur les ressources aux Etats-Unis (2-6 pour cent). Dans les pays où la TVA existe, les ménages qui utilisent du gaz naturel paient généralement cette taxe (sauf en Espagne, en Grèce, au Luxembourg, en Norvège et au Royaume-Uni). Quelques pays appliquent diverses taxes d'accise (France, Italie, Japon, Suède et Suisse). L'Espagne applique une taxe municipale de 1.5 pour cent; la Finlande et les Pays-Bas ont mis en place des taxes pour la protection de l'environnement (que doivent acquitter les industries et les ménages); la Nouvelle-Zélande perçoit, en plus, des droits au profit des activités de la R&D.

Le charbon est la source d'énergie primaire la moins taxée. La TVA acquittée par les ménages sur ce produit constitue le gros des taxes sur le charbon (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Irlande, Italie, Japon, Nouvelle-Zélande et Suède). En outre, d'autres types de taxes spéciales sont perçues : une taxe d'accise sur l'utilisation des ménages (Danemark) ; une taxe environnementale (Finlande et Etats-Unis); une taxe sur les ressources (Nouvelle-Zélande) ; des droits visant à alimenter les réserves d'urgence (Suisse) et des droits de douane (Suisse).

L'électricité, comme le gaz, est surtout soumise à la TVA (pour les ménages seulement en Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas et Suède) et à des taxes sur les ventes aux Etats-Unis. La consommation des ménages est taxée sous forme d'une taxe d'accise au Danemark, en Finlande et en Grèce; une taxe d'accise est acquittée sur la consommation par les industries et les ménages en Italie, au Japon, en Norvège et en Suède. Des taxes locales sont perçues pour l'utilisation du charbon en Espagne, en France et en Italie. En Allemagne une taxe spéciale de 8 pour cent est perçue sur l'électricité pour subventionner le charbon national ; elle a été abaissée à 7.75 pour cent en 1992.

3.2 Taxes négatives

La production de sources d'énergie dans les pays de l'OCDE peut aussi faire l'objet de taxes négatives dont on connaît pourtant l'existence, ou subventions¹⁰, dont certaines sont même très élevées. Dans la plupart des pays, on ne peut pas facilement avoir accès aux statistiques sur l'ampleur de certaines subventions accordées à la production d'énergie. Les producteurs de pétrole et de gaz reçoivent des subventions dans les pays de l'OCDE : c'est le cas notamment du Canada, des Etats-Unis, et du Royaume-Uni. Parmi les autres subventions, on peut citer les dépenses de l'Etat consacrées à l'énergie nucléaire, les pertes de recettes entraînées par les amortissements accélérés accordés pour le développement des ressources, la participation financière de l'Etat à la prospection et l'exonération fiscale bénéficiant aux entreprises productrices d'énergie. Les taxes négatives dont bénéficient les compagnies productrices

⁹ Depuis le 1er janvier 1992.

¹⁰ La consommation d'énergie et les économies d'énergie sont subventionnées de manière diverse dans les pays de l'OCDE par le biais de la réglementation du contrôle des prix et des dispositions fiscales. Cette section s'intéresse avant tout à la production d'énergie.

d'énergie nationales sont élevées mais particulièrement obscures. Font exception, dans ce domaine, les subventions accordées au charbon. L'AIE¹¹ a calculé, par la méthode de l'équivalent subvention à la production (EPS) de l'OCDE, les EPS ainsi que d'autres aides financières au charbon¹² dans les pays membres de l'AIE/OCDE. En 1987, ces subventions s'échelonnaient entre 15.50 \$/tonne (Royaume-Uni) et 96.25 \$/tonne (Belgique), en dollars E.U. de 1987 nominaux sachant qu'en Espagne elles s'élevaient à 19.20 \$, en Allemagne à 71.10 \$ et au Japon à 93.10 \$. Certains ajustements et de faibles réductions ont été effectuées entre temps, mais l'ampleur de ces taxes négatives demeurent en gros exactes¹³.

3.3 Ecotaxes

Les taxes énumérées ci-dessus ont essentiellement pour but d'amener des recettes et non de modifier les comportements, par exemple pour réduire la pollution. La taxation systématique des combustibles en fonction de leur impact sur l'environnement est une idée qui est apparue relativement récemment mais, bien que les taxes sur le carbone et autres taxes environnementales aient été étudiées dans beaucoup de pays, peu d'entre eux ont pour l'instant mis en place un système de taxation systématique de l'énergie pour protéger l'environnement.

Comme nous l'avons souligné dans la section II, quatre pays taxent le carbone : la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède. Néanmoins, même ces taxes ont essentiellement pour but de générer des recettes. En Finlande et aux Pays-Bas, la taxe est faible par rapport à d'autres taxes levées sur l'énergie et elle vise essentiellement à recueillir des fonds pour l'environnement. En Suède la taxe nominale sur le carbone est importante mais son introduction s'est accompagnée d'une réduction de 50 pour cent des autres taxes sur l'énergie; d'autre part, elle donne lieu à un certain nombre d'exonérations importantes¹⁴. On trouvera ci-dessous plus de détails sur la structure et l'administration de ces taxes sur le carbone; ces informations ont été transmises, en réponse au questionnaire, par deux des pays qui les appliquent.

En janvier 1990, la *Finlande* a été la première, en Europe, à mettre en place une véritable taxe sur le carbone; elle est prélevée au stade de la production ou de l'importation. Cette taxe a été fixée à un niveau relativement faible puisqu'elle était de 24.50 MkF par tonne de carbone (environ 7 ECU). Les

¹¹ "Politiques et perspectives charbonnières des pays membres de l'AIE : Examen 1987, Annexe D, AIE/OCDE, Paris, 1988.

¹² L'EPS ne concerne que les subventions à la production actuelle. Les autres subventions prises en compte dans "*Politiques et perspectives charbonnières des pays Membres de l'AIE, examen 1987*" mais qui ne sont pas citées ici sont destinées à financer les retraites, les allocations chômage, la reconversion professionnelle, les pensions d'invalidité, les indemnités de licenciement dans le cadre de la rationalisation de l'industrie, l'annulation des dettes, les aides aux activités de R&D ainsi que la dépollution de l'environnement.

¹³ A l'exception de la Belgique où la production du charbon (et donc les subventions) a cessé à la fin 1992.

¹⁴ Pour de plus amples détails, se reporter à Peter Hoeller et Markku Wallin, *Energy Prices, Taxes and Carbon Dioxide Emissions*, Document de travail N°106 du Département des affaires économiques et statistiques, Paris 1991.

teneurs en carbone ci-dessous sont adoptées pour fixer les niveaux relatifs d'imposition de différents combustibles :

charbon	0.664 tonne de carbone par tonne
fioul lourd	0.853 tonne de carbone par tonne
fioul léger	0.845 tonne de carbone par tonne
gaz naturel	0.521 tonne de carbone par millions nm ³
tourbe	0.087 tonne de carbone par millions nm ³

Dès le début de janvier 1991, toutes les taxes sur les combustibles ont été relevées du taux de l'inflation (5 pour cent). Par contre, la taxe sur l'essence a augmenté de plus de 20 pour cent, et l'écart entre les taxes sur l'essence sans plomb et au plomb s'est creusé. Les taux d'imposition suivants sont appliqués actuellement en Finlande.

	Taxe de base	Taxe complémentaire
Gazole	77 p/litre	27.0 p/litre
Essence au plomb	158 p/litre	30.0 p/litre
Essence sans plomb	158 p/litre	0.0 p/litre
Fioul léger.		2.1 p/litre
Fioul lourd		2.1 p/litre
Gaz naturel		1.0 p/m ³ normalisé
Charbon		16.8 MkF/t
Tourbe broyée		2.1 MkF/MWh
Elec. hydrau. et nucléaire.		aucune

Les taxes d'accises ne sont pas déductibles, mais les matières premières employées pour la production industrielle ou comme combustibles dans les navires ou les avions servant aux transports internationaux sont exemptés de la taxe. Les recettes totales estimées des taxes sur les produits énergétiques s'élèvent à 5 650 millions de marks pour la taxe de base sur les carburants et à 1 150 millions de marks pour la taxe complémentaire sur le carbone. Néanmoins, sur ce dernier chiffre, 300 millions de marks seulement proviennent, selon les estimations, de produits qui n'étaient pas taxés avant les réformes introduites en 1990, le restant venant des carburants.

Les taxes sur le carbone devraient ainsi produire les hausses de prix suivantes :

Augmentation des prix	
Essence au plomb	7 pour cent
Gazole	8 pour cent
Fioul léger	1 pour cent
Fioul lourd	2 pour cent
Charbon	7 pour cent
Tourbe broyée	5 pour cent
Gaz naturel	2 pour cent
Electricité	1 pour cent

En *Suède*, une loi adoptée en mai 1990 introduisait une taxe plus importante sur le carbone 7 fois plus élevée que la taxe finlandaise; elle était adoptée dans le cadre de la réforme systématique de la fiscalité

de l'énergie pour tenir compte de diverses formes de pollution atmosphérique. Cette réforme se caractérisait par :

- a) Une taxe sur le carbone de 0.25 KrS par kilo de gaz carbonique est perçue depuis le 1er janvier 1991 sur le pétrole, le charbon, le gaz naturel, le gaz liquéfié et l'essence. On a ainsi :

pétrole	720 KrS par m ³
charbon	620 KrS par tonne
gaz naturel	535 KrS par 1 000 m ³
GPL	750 KrS par tonne
essence	0.58 KrS par litre

Cette taxe est également prélevée sur le trafic aérien national à un taux de 0.79 KrS par kilo de combustible consommé; vient s'y ajouter une taxe de 12 KrS par kg d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote supposés émis.

Le gouvernement suédois estime que, compte tenu des réformes fiscales introduites pour l'énergie, la taxe sur le carbone devrait produire pour l'exercice budgétaire 1991-92 :

pétrole	4 500	millions de couronnes.
charbon	1 900	millions de couronnes.
gaz naturel	150	millions de couronnes.
GPL	120	millions de couronnes.
essence	3 300	millions de couronnes.
Vols domestiques	150	millions de couronnes.

- b) Les émissions de soufre produites par la combustion du pétrole, du charbon et de la tourbe sont soumises à une taxe de 30 KrS/kg de soufre pour le charbon et la tourbe, et de 27 KrS par 0.10 pour cent de teneur (en poids) de soufre pour le pétrole. Si des mesures de réduction des émissions de soufre sont appliquées, la totalité ou une partie de la taxe peut être remboursée. Cette taxe devrait rapporter 400 millions de couronnes.
- c) A compter du début de 1992, une *redevance* directe de 40 KrS par kg d'oxydes d'azote rejetés par les hauts-fourneaux dont la production annuelle est au moins de 50 GWh. Les recettes seront redistribuées aux hauts-fourneaux en fonction de la quantité d'énergie qu'ils produisent.

IV. TAXATION DES MOYENS DE PRODUCTION AGRICOLE

Un certain nombre de pays de l'OCDE ont décidé (ou envisagent) de taxer les engrais et les pesticides employés par le secteur agricole :

- **Autriche** : Une faible taxe sur les engrais a été introduite en 1986; elle a rapporté environ 1 milliard de schillings en 1990 et 1991. Malgré le taux très bas de cette taxe, elle a fortement influencé l'utilisation d'engrais.
- **Belgique** : Une taxe sur le lisier est perçue depuis 1991 en Flandres : les recettes sont affectées au financement de l'organisation "Mestbank" chargée de l'évaluation du lisier). La

taxe a deux composantes : une taxe de base sur l'azote et le phosphate des excédents de lisier et une taxe de déversement sur les quantités revues par "Mestbank" chaque année.

- **Danemark** : Une taxe sur les engrais est prévue depuis 1987. Une taxe de 20 pour cent qui est appliquée à la vente en petites quantités de produits chimiques est prélevée sur la vente au détail de pesticides.
- **Finlande** : Une taxe sur les engrais phosphatés de 1.5 MkF par kg est entrée en vigueur en janvier 1990. Le produit de cette taxe (quelques 30 millions de MkF) n'est pas affecté à une application particulière. On envisage également de taxer l'azote contenu dans les engrais. La Finlande applique également, des droits d'enregistrement et de contrôle sur les pesticides.
- Aux **Pays-Bas**, une taxe sur les excédents d'engrais est imposée sur la production d'engrais. Le montant de la taxe est fixé en fonction du poids de phosphates produits chaque année par hectare d'exploitation. Les exploitations agricoles dont la production annuelle est inférieure à 125 kg par hectare ne sont pas assujetties. Lorsque la production annuelle est comprise entre 125 et 200 kg par hectare, la taxe est de 0.25 florins par an et lorsqu'elle est supérieure à 200 kg, elle est de 0.50 florin par kg. Les recettes totales s'élèvent à 40 millions de florins.
- La **Norvège** prélève une taxe sur les engrais et les pesticides depuis 1988. Les taxes sur les engrais sont de 1.17 KrN par kg d'azote et de 2.23 KrN par kg de phosphore, ce qui équivaut à un niveau d'imposition moyen de 7 pour cent du prix de gros. La taxe sur les engrais a donné en 1991 des recettes de 162 millions de couronnes, dont 126.5 millions de couronnes ayant été collectés sur l'azote et 35.5 millions de couronnes sur les phosphores. La taxe sur les pesticides est de 13 pour cent du prix d'acquisition et a permis de collecter 22 millions de couronnes en 1991.
- En **Suède** une taxe sur les engrais existe depuis 1984. Son taux est de 0.60 KrS par kg d'azote et de 1.20 KrS par kg de phosphore, augmentant ainsi le prix de vente de 5 pour cent en moyenne. La taxe sur les pesticides est de 8.00 KrS par kg de substances actives. Les recettes ainsi collectées se montent à environ 200 millions de couronnes suédoises.

V. TAXATION DES AUTRES BIENS ET SERVICES

Les régimes de TVA à taux multiples et les diverses taxes sur les ventes permettent de moduler la taxation des biens et services en fonction de critères environnementaux en appliquant des taux plus élevés à ceux qui sont préjudiciables à l'environnement et des taux plus faibles à ceux qui sont favorables à l'environnement. Il est difficile de distinguer entre raison environnementale et raison non-environnementale pour classer les différents services dans des tranches particulières. Cependant dans le débat public sur la fiscalité, des arguments environnementaux ont parfois été avancés pour préconiser des structures de fiscalité indirecte particulières. Aux **Pays-Bas**, par exemple, des groupes de défense de l'environnement ont préconisé récemment que les taux de la TVA, qui sont actuellement de 6 et 20 pour cent, soient appliqués selon l'impact sur l'environnement des produits. Un taux de TVA faible pour les réparations et élevé pour les biens de consommation durables permettrait ainsi de prolonger la durée de vie économique de ces produits et de favoriser leur réparation.

Les taxes sur les produits qui ont été créées pour protéger l'environnement sont décrites dans le tableau 8. Elles comportent des taxes sur les produits suivants :

- *Piles* : en Norvège et en Suède, les piles qui sont nocives pour l'environnement sont plus lourdement taxées. Une taxe sur les piles plomb-acide est également appliquée dans certaines parties du Canada.
- *Sacs en plastique* : en Italie une taxe de 100 L (soit cinq fois le coût de production du sac) frappe les sacs en plastique non-biodégradables.
- *Boissons vendues dans des récipients jetables* : elles font l'objet d'une écotaxe au Danemark (0.5 à 2.25 KrD par récipient), en Finlande (0.58 MkF par litre pour les boissons non alcoolisées en récipients de verre ou de métal et 0.20 MkF par litre sur les autres récipients), en Suède (taxes variables selon la taille pour des récipients non consignés) et dans certaines parties du Canada (CAN\$ 0.05 à 0.10 pour les récipients de boissons alcoolisées). Dans certains pays les taxes sur les récipients de boissons jetables sont remboursables si les récipients sont recyclés.
- *Pesticides en petites quantités* : (c'est-à-dire pour la vente au détail) : ils sont soumis au Danemark à une taxe de 20 pour cent du prix de production.
- *Pneus* : les pneus neufs sont taxés dans certaines parties du Canada.
- *CFC et/ou halons* : ils sont soumis à des écotaxes au Danemark, aux Etats-Unis et en Finlande.

Des pays membres ont également mentionné un certain nombre de systèmes de consignation associés à des paiements obligatoires de nature essentiellement fiscale. Les renseignements fournis sont résumés dans le Tableau 9. Ces systèmes sont examinés plus à fond dans l'étude antérieure de l'OCDE citée ci-dessus.

VI. DISPOSITIONS DE LA FISCALITÉ DIRECTE FAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT

Le Tableau 10 montre dans quelle mesure la fiscalité directe a été employée dans les pays Membres de l'OCDE pour protéger l'environnement. En principe, les impôts sur les sociétés pourraient être utilisés pour encourager les investissements dans des technologies propres et le remplacement des équipements vieux et polluants. De telles mesures vont à l'encontre de la tendance à la limitation de l'utilisation des déductions et abattements spéciaux qui était commune à l'ensemble des réformes fiscales adoptées dans les années 80.

Parmi les exemples de recours à la fiscalité directe, on peut citer les propositions examinées et approuvées récemment par le Parlement **néerlandais**, qui prévoient d'accorder, aux entreprises qui investissent dans des techniques plus propres des avantages fiscaux sous forme d'amortissements accélérés.

VII. REDEVANCES D'ATTERRISSAGE ET AUTRES TAXES SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS

Le Tableau 11 résume les informations contenues dans les réponses au questionnaire sur les redevances d'atterrissage et autres taxes prélevées sur les transports aériens ayant un impact sur

l'environnement. Lorsque les aéroports sont propriété publique, il est difficile en particulier d'établir une frontière entre des mesures fiscales comme les taxes et celles qui ne le sont pas, comme les redevances perçues par les aéroports pour les services fournis. Lorsque les redevances ne s'appliquent qu'à certains aéroports où le bruit pose un problème, les choses sont simples. En revanche, lorsque les redevances s'appliquent de manière plus générale, il peut être difficile de distinguer les redevances pour la rémunération de services des prélèvements purement fiscaux.

VIII. TAXES ET REDEVANCES SUR L'EAU

On se heurte à la même difficulté lorsque l'on veut déterminer si les redevances demandées pour la fourniture d'eau à des consommateurs privés ou industriels ou pour l'évacuation des eaux usées sont de nature fiscale ou correspondent au coût des services rendus. En réponse au questionnaire, deux pays, la France et les Pays-Bas, ont transmis des informations détaillées sur les redevances perçues pour l'eau et les services des eaux et un certain nombre de pays ont fourni des informations allant dans le même sens.

France : Une "redevance ressource" sur la base d'un taux forfaitaire par mètre cube est perçue depuis 1966 par les bassins régionaux pour l'eau prélevée et l'eau consommée ainsi que pour les modifications de la structure du bassin. Les conditions d'application de la redevance varient d'un bassin à l'autre mais sont uniformes pour le même bassin. Le montant de la redevance dépend du type d'eau prélevée (de surface ou souterraine) et des risques inhérents à chaque zone géographique.

De plus, une "redevance de pollution des eaux" est perçue depuis 1968 sur le déversement d'eaux usées d'origine ménagère et autre. La redevance varie en fonction de la situation dans les bassins régionaux et est calculée sur une base différente selon l'origine de la pollution des eaux.

- a) *non ménagères* : les substances concernées par la redevance figurent sur une liste. La redevance est prélevée sur des sources privées ou publiques déversant un volume équivalent à celui produit par une population de 200 habitants. Si les utilisateurs sont reliés aux égouts publics, la redevance ne s'applique qu'aux sources qui produisent plus de 6 000 mètres cubes par an. Chaque source est estimée séparément et placée dans une classe d'émissions. La redevance est alors calculée en fonction de la classe d'émissions à laquelle la source appartient et l'activité de la source, c'est-à-dire le volume quotidien maximum d'eaux usées déversées normalement par mois. Des mesures en fin de canalisation peuvent aussi être utilisées soit à la demande de l'agence du bassin ou par l'utilisateur.
- b) *ménagères* : La redevance est payée par toutes les municipalités ayant plus de 400 habitants et, contrairement à la redevance pour les eaux non ménagères, doit être acquittée même si le volume de déversements est inférieur à 6 000 mètres cubes par an. Elle s'ajoute au prix du mètre cube d'eau distribuée. Son montant exact est calculé par la municipalité en fonction :
 - i) du déversement quotidien par habitant établi pour cinq ans ;
 - ii) le nombre d'habitants (un facteur de pondération de 0.4 est appliqué aux habitants saisonniers) ;
 - iii) du facteur d'agglomération qui augmente en fonction du déversement par municipalité.

Le montant est corrigé en fonction d'un coefficient qui reflète les contraintes de la collecte des effluents. Le produit total de la redevance sur les ressources en eau et de la redevance de pollution était de 3 291 milliards de francs.

Les Pays-Bas : Une "taxe sur les eaux souterraines" est perçue par les Provinces des Pays-Bas depuis 1983 sur les prélèvements d'eau souterraine. Son taux varie entre 0.0032 et 0.013 florins par mètre cube d'eau prélevée. Le produit total de cette taxe est d'environ 6 millions de florins.

En outre, une "taxe de pollution des eaux de surface" a été mise en place en 1969. Elle s'applique, premièrement, à la pollution des eaux d'Etat (taxe d'Etat) et, deuxièmement, à la pollution des eaux qui n'appartiennent pas à l'Etat (taxe locale) et, enfin, elle sert à financer le raccordement direct ou non à une station d'épuration administrée par un organisme public qui ne procède pas véritablement à une gestion de la qualité de l'eau (taxe locale).

Le taux dépend de la quantité et/ou de la nature des déchets, des polluants ou des matières toxiques et de la manière dont ils sont rejetés. Si les matières rejetées se combinent à de l'oxygène, on se réfère aux déversements quotidiens dans les eaux de surface, exprimés en équivalents habitant (la quantité moyenne de matière consommatrice d'oxygène qui est rejetée dans des eaux de surface par habitant par 24 heures). Si les matières ne se combinent pas à l'oxygène (c'est-à-dire métaux lourds ou phosphates), le critère adopté est le nombre d'unités de poids déversées par unité de temps (par 24 heures, par an) dans des eaux de surface ou une station d'épuration, exprimé en unités de pollution. Ce sont les entreprises qui sont assujetties à cette redevance en fonction de leur taille en équivalents habitant (e.h.). Des taux différents sont appliqués pour de petites entreprises qui rejettent moins de 3 e.h. et des entreprises moyennes dont les émissions s'échelonnent entre 3 et 1 000 e.h.. Pour les grandes entreprises, la taxe est payée en fonction des mesures en fin de canalisation. En plus des entreprises, les ménages sont assujettis à cette taxe.

Le taux dépend du coût des mesures nécessaires pour combattre et prévenir la pollution des eaux de surface. Les taux de la taxe d'Etat applicables en 1991 sont de 39.50 florins par e.h. pour les déversements dans l'eau douce et 35 florins par e.h. pour les rejets dans l'eau salée. Les taux des taxes locales varient de 37.20 florins à 117 florins par e.h. Le produit total de la taxe d'Etat s'élevait à 106 millions de florins et celui de la taxe locale à 1 264 millions de florins.

Les autres taxes et redevances similaires citées dans les réponses au questionnaire sont les suivantes :

En **Australie**, l'Etat de Nouvelle-Galles du Sud assujettit les clients du Water Board à une taxe d'environnement depuis 1989-90. Les taux sont de 80 \$A pour les installations de distribution d'eau et d'évacuation des eaux usées et 25 \$A par an pour la distribution d'eau seulement. Cette taxe ne doit être prélevée que pendant cinq ans; son produit total devrait être d'environ 400 millions de dollars australiens qui seront affectés à un programme de mesures de protection de l'environnement.

En **Autriche** le Parlement actuel devrait voter une redevance sur les eaux usées. Elle sera inspirée du modèle allemand et son rapport pourrait atteindre 0.1 pour cent du PNB.

En **Belgique**, une taxe pour la protection des eaux de surface est à l'étude dans chacune des trois nouvelles régions. La région Flamande et la région Wallonne ont créé en 1990 des taxes sur le captage et la pollution des eaux.

En **Finlande**, il existe une redevance pour le contrôle des niveaux d'eau, une redevance sur les eaux usées ainsi qu'une redevance pour la protection des eaux.

En **Irlande**, les autorités locales perçoivent une redevance pour la distribution de l'eau et une redevance pour l'évacuation des eaux usées. Des redevances sont également prélevées pour les permis de polluer.

IX. REDEVANCES POUR L'ÉLIMINATION ET LA GESTION DES DÉCHETS

Le Tableau 12 contient de brèves données sur les redevances fiscales et quasi fiscales perçues par les pays de l'OCDE pour l'élimination et la gestion des déchets. Comme dans le cas des redevances sur l'eau certaines de ces mesures peuvent être considérées comme des paiements effectifs ou implicites de divers services : aménagement de décharges, assurance contre des risques futurs pour l'environnement, etc.

TABLEAUX

Tableau 1. Taux de TVA ou des taxes de consommation générale prélevées sur les sources d'énergie dans les pays de l'OCDE

Pays en 1991 ^a	Taux général	Carburant	Essence	Gazole	Usages domestiques seulement					
					Fioul léger Ménages	Fioul léger Industrie ^b	Fioul lourd	Gaz	Electricité	Charbon
Allemagne	14	14		0	14	0	0	14	14	14
Autriche	20	20		20	20	0	0	20	0	20
Belgique	17	25		25	17	0	0	17	17	6
Canada ^c	7	7		7	7	0	0	7	7	7
Danemark	22	22		0	0	0	0	22	22	0
Espagne	12	12		0	12	0	0	0	12	0
Finlande	21.21	21.21		21.21	21.21	0	0	21.21	21.21	N/D
France	18.6	18.6		18.6	18.6	18.6 ^d	0	18.6	18.6	18.6
Grèce	N/D	36		8	8	0	0	0	18	0
Irlande	12.5	21		21	12.5	0	0	12.5	12.5	12.5
Italie	19	19		0	19	0	0	19 ^e	9	9
Japon	3	3		3	3	3	3	3	3	3
Luxembourg	6	12		12	0	0	0	0	6	0
Norvège	20	20		0	20	0	0	0	20	0
Nouvelle-Zélande	12.5	12.5		12.5	12.5	0	0	12.5 ^f	12.5	12.5 ^f
Pays-Bas	18.5	18.5		0	18.5	0	0	18.5	18.5	0
Portugal ^g	8	8		8 ^h	8	0	0	8	8	8
Royaume-Uni	N/D	17.5		17.5	0	0	0	0	0	0
Suède	25	25		25	25	0	0	25	25	25
Suisse	N/D	5.84		5.84	0	0	0	0	0	0
Turquie	12	N/D		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D

Notes : a) L'Australie et les Etats-Unis sont les seuls pays de l'OCDE qui n'ont pas de TVA, une taxe générale sur la consommation ou un impôt sur le chiffre d'affaires.

b) La TVA payée par l'industrie est généralement remboursée à 100 pour cent.

c) Au Québec une TVA additionnelle de 8 pour cent est également perçue sur les produits, par la province.

d) Remboursée à 50 pour cent jusqu'en 1992, à 100 pour cent ensuite.

e) 9 pour cent dans le Mezzogiorno ; 4 pour cent pour la cuisine et le chauffage de l'eau dans toute l'Italie.

f) S'applique à l'industrie aussi.

g) La TVA sur les produits pétroliers peut être positive ou négative au Portugal (c'est-à-dire qu'elle peut faire office de subvention à la consommation).

Source : IEA Energy Prices and Taxes, First Quarter 1993, Paris 1993.

Tableau 2. Ensemble des taxes en pourcentage du prix des carburants

	1989		1990		1991		1992	
	Essence	Gazole	Essence	Gazole	Essence	Gazole	Essence	Gazole
Allemagne	65.0	53.5	63.1	50.8	67.6	51.8	72.4	58.0
Australie	48.4	56.1	44.9	52.7	46.8	48.8	46.2	47.7
Autriche	58.5	49.3	56.0	45.5	58.7	46.5	64.8	48.8
Belgique	65.2	42.9	65.4	46.6	66.5	45.2	70.1	53.8
Canada	42.7	34.9	42.4	34.5	42.2	34.7	46.2	39.0
Danemark	73.0	0.0	69.1	0.0	67.8	20.9	67.2	39.7
Espagne	64.3	48.1	63.0	48.8	65.4	51.1	69.8	57.4
Etats-Unis	29.3	32.0	26.7	27.9	32.9	34.1	33.9	35.7
Finlande	52.4	49.6	55.2	50.2	61.2	51.7	68.0	53.7
France	74.6	57.7	74.2	55.2	75.0	54.3	77.1	57.7
Grèce	55.8	21.4	63.8	26.7	67.6	42.2	69.1	59.9
Irlande	69.1	52.7	67.1	51.4	66.2	49.8	66.6	51.5
Italie	75.9	55.5	75.0	60.5	76.0	63.9	75.7	65.8
Japon	47.1	37.7	45.6	35.1	49.9	35.1	46.1	34.7
Luxembourg	54.9	34.5	54.4	32.5	54.9	31.9	62.8	46.2
Norvège	62.7	12.1	62.9	15.1	68.0	24.3	71.4	22.6
Nouvelle-Zélande	47.0	N/D	45.7	30.2	45.4	11.8	46.6	12.0
Pays-Bas	65.3	37.1	64.5	43.3	68.1	45.9	72.4	49.6
Portugal	65.0	50.3	67.8	52.3	72.2	56.3	75.4	62.6
Royaume-Uni	63.6	54.9	61.9	52.8	66.0	56.5	69.5	59.0
Suède	59.1	31.8	65.5	27.2	67.7	30.3	69.2	32.3
Suisse	60.7	61.3	59.2	59.1	59.5	58.6	62.5	61.7
Turquie	57.1	55.7	52.9	50.3	59.6	53.5	63.7	56.0

Source : Energy Prices and Taxes, First Quarter 1993, IEA/OECD, 1993.

Tableau 3. Taxes sur les carburants

Pays	Taxes	Es s e n c e a u plomb	Es s e n c e s a n s p l o m b	Gazole	GPL, méthane, autres
Allemagne	Droit d'accise TVA	0.92 DM/litre 14%	0.82 DM/litre 14%	0.54 DM/litre 14%	0.31 DM/litre 14%
	Droit d'accise	0.25767\$/A/litre	0.25767 \$A/litre	0.25767 \$A/litre	0 \$A
	Droit de licence sur le pétrole	10 \$A / mois 0.0653/litre	10 \$A/mois 0.0653/litre	10 \$A/mois 0.0557 \$A/litre pour le transport routier (exonération pour les utilisations hors-route)	0 \$A
Australie (occidentale)	Droit sur vente de carburant (dû par les grossistes)	0.0567 \$A/litre	0.0567 \$A/litre	0.0745 \$A/litre	0 \$A/litre
Autriche ^a	Droit d'accise	3.82 S/litre ≈ 0.1 S/litre	3.36 S/litre (super) 3.31 S/litre(ordinaire) ≈ 0.1 S/litre	3.03 S/litre ≈ 0.1 S/litre	1.43 S/litre (GPL) ≈ 0.1 S/litre
	Taxe spéciale sur le pétrole, payable sur la production extérieure de pétrole brut et les importations de produits pétroliers TVA	20%	20%	20%	20%
Belgique	Droit d'accise TVA	15.25 FB/litre 25%	13.10 FB/litre 25%	9.30FB/litre 25%	aucun 25%
	Taxe d'accise Taxe sur les biens et services	0.095 \$Can/litre 7%	0.085 \$Can/litre 7%	0.04\$Can/litre 7%	7%
Danemark	Droit d'accise TVA	2.90 KrD/litre 22%	2.90 KrD/litre 22%	1.76 KrD/litre (au plomb) 0.46 KrD/litre (sans plomb) 22%	1.24 KrD/litre 22%

Etats-Unis^c	Taxes fédérales :					
	Taxes sur les carburants	0.14 \$US/gallon	0.14 \$US/gallon	0.20 \$US/gallon	.14 \$US/gallon	
	Aviation non commerciale	0.15 \$US/gallon	0.15 \$US/gallon	-	.175 \$US/gallon	
	Bateaux de plaisance à moteur	0.14 \$US/gallon	0.14 \$US/gallon	-	.14 \$US/gallon	
	Matériel motorisé de plein air	0.14 \$US/gallon	0.14 \$US/gallon	-	-	
	Transports maritime et fluvial	-	-	0.13 \$US/gallon	.13 \$US/gallon	
	Transport ferroviaire	-	-	0.025 \$US/gallon	-	
	Fonds risques pétroliers	0.001 \$US/gallon	0.001 \$US/gallon	0.001 \$US/gallon	.001 \$US/gallon	
	Taxes d'Etat sur les carburants (médiane à compter du 12/1/90)	0.16 \$US/gallon	0.16 \$US/gallon	-	-	
Finlande	Droit d'accise	1.58 MkF/litre	1.58 MkF/litre	0.77 MkF/litre	-	
	Taxe sur le CO₂	0.30 MkF/litre	0 MkF/litre	0.27 MkF/litre	pas de données	
France	Droit d'accise	315.39 FF/hl	279.21 FF/hl	pas de données	pas de données	
	TVA	18.6%	18.6%	18.6%	18.6%	
Irlande	Droit d'accise	28.70 £Ir/hl	26.14 £Ir/h	22.31 £Ir/hl	0.313 £Ir/gallon	
	TVA	21%	21%	21%	12.5% (16% en 1992)	
Islande	Droit d'accise	22.25 KrI/litre	20.35 KrI/litre	aucun	aucun	
	TVA	24.5%	24.5%	24.5%	24.5%	
Italie	Droit d'accise	945.15 L/litre	882.12 L/litre	625.62 L/litre	321.40 L/(GPL)	
	TVA	19%	19%	19%	19% (GPL et gaz naturel)	
Japon	Taxe sur le pétrole (due par l'importateur)	2 040 Y/kl de pétrole brut	2 040 Y/kl de pétrole brut	2 040 Y/kl de pétrole brut	670 Y/tonne de GPL	
	Taxe sur l'essence	45 600 Y/kl	45 600 Y/kl	-	-	
	Taxe sur le fioul léger (gazole)	-	-	24 300 Y/kl	-	
	Taxe locale de circulation	8 200 Y/kl	8 200 Y/kl	pas de précision	pas de précision	
	Taxe sur le Gaz liquéfié	-	-	-	17.5 Y/kg	
	Taxe de consommation	3%	3%	3%	3%	

Tableau 3. suite

Pays	Taxes	Es s e n c e a u plomb	Es s e n c e s a n s p l o m b	Gazole	GPL, méthane, autres
Norvège ^d	Droit d'accise	3.21 KrN/litre	2.68 KrN/litre	0.32 KrN/litre	0.32 KrN/litre
	Taxe sur le CO ₂	0.60 KrN/litre	0.60 KrN/litre	0.30 KrN/litre	0.30 KrN/litre
	Taxe sur le soufre calculée sur 0.25% de teneur de soufre	-	-	0.07 KrN/litre	0.07 KrN/litre
	TVA	20%	20%	20%	20%
Pays-Bas	Impôt général affecté (dû par le producteur ou l'importateur)	4.37 fl/hl	4.37 fl/hl	(pas de données)	10.68 fl/tonnes
	Droit d'accise sur le pétrole	-	-	36.06 Fl/hl	-
	Droit d'accise	7fl/hl	3Fl/hl	pas de précision	pas de précision
	TVA	18.5%	18.5%	18.5%	18.5%
Portugal	Droit d'accise ^e	94 Esc/litre	82 Esc/litre	50 Esc/litre	19 Esc/(fioul)
	TVA	8%	8%	8%	8%
Royaume-Uni	Droit d'accise	25.85 pence/litre	22.41 pence/litre	21.87 pence/litre	12.93 pence/litre
	TVA	17.5%	17.5%	17.5%	17.5%
Suède	Taxe sur le CO ₂	0.58 KrS/litre	0.58 KrS/litre	0.72 KrS/litre	0.80 KrS/litre
	Taxe sur l'essence	2.68 KrS/litre	2.37 KrS/litre	(GPL)	(méthanol)
	Taxe sur source d'énergie	-	-	normal	-
				0.54 KrS/litre	
			léger normal		
			0.29 KrS/litre		
			zone urbaine		
			0.09 KrS/litre (prélevée sur la teneur en soufre et en HC)		
			27 KrS/0.1% de teneur en soufre du poids		
			25%		
Suisse	Droit d'accise	76.53 FS/100kg	65.66 FS/100kg	66.70 FS/100kg	pas de données
	Taxe sur le chiffre d'affaires	7.93 FS	7.30 FS	8.18 FS	pas de données
		9.3%	9.3%	9.3%	

Turquie	Taxe sur la consommation de combustibles liquides (introduite en 1984) Les combustibles sont aussi soumis à la TVA et autres taxes et droits ad valorem	85%	70%	25%
Yougoslavie	Taxe sur le chiffre d'affaires	40%	pas de données	pas de données
Notes :	<p>a) Depuis le 1er janvier 1992 : essence avec plomb : 4.90 S/litre; essence sans plomb : 4.0 S/litre</p> <p>b) Les provinces percevoient également des taxes d'accise sur les carburants de \$Can 0.90/litre à \$Can 0.156/litre. Le Québec percevoit aussi une TVA de 8% sur les carburants.</p> <p>c) L'alcool produit à partir de la biomasse et utilisé comme carburant donne lieu à un crédit d'impôt non remboursable si l'exonération partielle de la taxe sur les carburants n'est pas utilisée. Ce crédit est en règle générale de 0.54 \$ par gallon mais peut s'élever à 0.64 \$US par gallon lorsqu'il s'agit de faibles quantités produites par de petits producteurs.</p> <p>d) Depuis le 1er janvier 1992 : Droit d'accise de l'essence au plomb : 3.72 KrN/l ; de l'essence sans plomb : 3.07 KrN/l ; du gazole : 0.17 KrN/l. Taxe sur le carbone de l'essence au plomb : 0.80 ; de l'essence sans plomb : 0.8.</p> <p>e) Depuis décembre 1991.</p>			

Tableau 4. Taxe sur l'immatriculation et l'utilisation des véhicules à moteur

	Taxes non périodiques sur les ventes ou sur l'immatriculation des véhicules à moteur.	Taxes annuelles ou périodiques sur l'enregistrement ou l'utilisation des véhicules à moteur.
Allemagne	Taxe sur la valeur ajoutée	<p>Taxe sur les véhicules à moteur pour les véhicules autorisés à circuler sur les routes.</p> <p>La taxe sur les voitures est calculée en fonction de la cylindrée ; les taux dépendent de la date d'immatriculation, des polluants émis et du type de transmission :</p> <p>Taux annuel de la taxe par 100cc de cylindrée : 13.20 DM pour les voitures à essence peu polluantes ; 18.80 DM pour les autres voitures à essence immatriculées avant et en 1985 ; 21.60 DM pour les voitures immatriculées à partir de 1986.</p> <p>Pour les voitures à moteur diesel, les taux sont de 16.40 DM supérieurs aux précédents ; exonération limitée pour les véhicules à moteur diesel peu polluants. Taxe sur les motocycles de 3.60 DM par 25 cc de cylindrée. Taxe sur les véhicules utilitaires calculée en fonction du poids maximum autorisé.</p> <p>(La taxe représente approximativement 3% des coûts du transport routier de marchandises.</p>
Australie	<p>Dans le Commonwealth une taxe sur les ventes de gros est prélevée sur le prix des véhicules à raison de 20 pour cent sur les véhicules dont le prix est inférieur à 30 233 \$A, et de 30 pour cent pour les prix supérieurs.</p> <p>Quelques autres taxes d'Etat (à savoir, en NGS, un droit d'immatriculation des véhicules à moteur de 33 \$A et un droit de timbre sur la revente des véhicules à moteur de 2 pour cent de la valeur)</p>	<p>Les Etats perçoivent diverses taxes. Par exemple, la NGS perçoit une taxe annuelle sur le poids des véhicules à moteur, fixée en fonction du poids et du type ainsi que des droits sur les permis de conduire.</p>
Autriche	<p>Abattement de 20 pour cent sur les investissements dans des camions moins bruyants.</p> <p>Le taux de la TVA le plus élevé (32%) a été remplacé par une "taxe à enregistrement sur les voitures neuves</p>	<p>Taxe sur les véhicules à moteur, basée sur la cylindrée pour les véhicules de tourisme (différenciation d'imposition entre les voitures équipées de pots catalytiques ou non), sur la charge utile pour les camions et sur le poids net pour les cars jusqu'au 1er mai</p>

en fonction du prix de vente et de la TVA au taux standard de 2 pour cent (pour les véhicules électriques, la TVA est de 10 pour cent de la consommation moyenne de carburant.

1993. Depuis le 1er mai 1993 la taxe sur les véhicules de tourisme est maintenant assise sur la puissance du moteur).

Redevance de circulation routière acquittée pour les camions et les remorques. Redevance forfaitaire mensuelle avec deux tranches de charge utile. Pour les camions dont le poids est inférieur à 8 tonnes, la redevance est de 150 S par mois ; au-dessus de 8 tonnes, elle est de 300 S. Pour les remorques dont le poids est inférieur à 8 tonnes, elle est de 130 S par mois ; au-dessus de 8 tonnes, elle est de 260 S. Les véhicules étrangers sont soumis à une taxe de 0.35 S par tonne/Km.

Belgique

TVA de 25 pour cent sur les véhicules de moins de 3 000 cc ou 116 kW, et de 33 pour cent pour les véhicules au-dessus de 3000 cc ou 116 kW.

Redevance d'immatriculation des véhicules à moteur de 2500 FB depuis le 1.7.1990.

Incitation fiscale temporaire pour favoriser l'utilisation des pots catalytiques sur les petites et moyennes voitures, mise en place en 1990 et maintenue jusqu'en 1992. (Les pots catalytiques sont obligatoires sur les grosses voitures.)

Pour les véhicules de moins de 1 400 CC

1990 : 25 000 FB

1991 : 20 000 FB

1992 : 15 000 FB

Pour les véhicules de 1 400 à 2 000 cc :

1990 : 20 000 FB

1991 : 15 000 FB

1992 : 10 000 FB.

Redevance de circulation routière prélevée sur la puissance (véhicules de transport de passagers) ou sur le poids (véhicules de transport de marchandises), recalculée chaque année le 1er juillet en fonction de l'IPC.

Montants applicables aux voitures en 1991 :

- 4 CV : 1 788 FB

5 CV : 2 232 FB

6 CV : 3 228 FB

7 CV : 4 212 FB

8 CV : 5 208 FB

9 CV : 6 192 FB

10 CV : 7 188 FB

11 CV : 9 234 FB

12 CV : 11 460 FB

13 CV : 13 596 FB

14 CV : 15 732 FB

15 CV : 17 868 FB

16 CV : 23 412 FB

17 CV : 28 944 FB

18 CV : 34 488 FB

19 CV : 40 020 FB

20 CV : 45 552 FB

pour chaque CV supplémentaire : + 2 484 FB

Tableau 4. suite

	Taxes non périodiques sur les ventes ou sur l'immatriculation des véhicules à moteur.	Taxes annuelles ou périodiques sur l'enregistrement ou l'utilisation des véhicules à moteur.
Canada	<p>Taxe sur les climatiseurs d'automobiles de 1 000 \$Can par climatiseur.</p> <p>Taxe d'accise sur les véhicules perçue sur les automobiles lourdes (de plus de 2007 kg). Tarif progressif à partir de 30 \$Can par véhicule.</p>	
Danemark	<p>Taxe d'enregistrement des véhicules perçue sur tous les véhicules à moteur sauf les cars à raison de 105 pour cent sur la première tranche de 34 400 KrD et de 180 pour cent ensuite.</p>	<p>Taxe annuelle sur le poids pour tous les véhicules à moteur immatriculés.</p> <p>Montant moyen pour les automobiles à essence 2 260 KrD par an.</p>
Etats-Unis	<p>Taxe d'accise sur les grosses consommatrices d'essence acquittée pour tous les véhicules qui ne sont pas conformes aux normes d'économie de carburant.</p> <p>Moins de 22.5 mpg : 1 000-7 700 \$US</p> <p>Plus de 22.5 mpg : zéro</p> <p>Les gouvernements des Etats et les autorités locales peuvent percevoir une taxe non récurrente sur les ventes et/ou un droit de propriété.</p>	<p>Les gouvernements des Etats et les autorités locales peuvent prélever périodiquement des droits d'enregistrement, licence de transport, de propriété et/ou des droits de contrôle.</p>
Finlande	<p>Taxe sur la valeur ajoutée.</p> <p>Taxe sur les ventes.</p> <p>Droit de mise à la ferraille du véhicule.</p>	<p>Taxe d'accise sur les véhicules, plus faible pour les voitures équipées d'un pot catalytique.</p>
Irlande	<p>TVA de 21 pour cent</p> <p>Taxe sur les ventes calculée sur le prix de détail : 20% pour les véhicules particuliers d'une cylindrée inférieure à 2 012 cc ; 24.7% au dessus. 12.5% pour les véhicules de livraison. Taux nul pour les autres véhicules utilitaires.</p>	<p>Taxe de circulation pour les voitures particulières calculée en fonction de la cylindrée</p> <ul style="list-style-type: none"> - de 1 000 cc montant forfaitaire de 92 £Ir 1 000-1 500 cc : 12.50 £Ir par 100 cc 1 501-1 700 cc : 14.50 £Ir par 100 cc 1 701-2 000 cc : 16.00 £Ir par 100 cc 2 001-2 500 cc : 19.50 £Ir par 100 cc 2 501-3 000 cc : 22.00 £Ir par 100 cc + de 3 000 cc : 80.00 £Ir par 100 cc <p>Véhicules électriques : 92.00 £Ir (tarif forfaitaire)</p>

Islande

Taxe sur la valeur ajoutée de 24,5 pour cent.

Droit de douane sur les importations :

Voitures : 10 pour cent du prix du véhicule; Véhicules utilitaires : 30 pour cent.

Droit d'immatriculation du véhicule de 5 475 Krf pour la mise en circulation et de 2 300 Krf pour les changements suivants.

Accise sur les véhicules à moteur calculée sur la base du poids et de la cylindrée (taux de 16-66%).

Taxe sur le poids-kilométrage prélevée sur les véhicules ne fonctionnant pas à l'essence (les carburants autres que l'essence, y compris le gazole, sont exonérés de toute autre taxe. Le montant de la taxe est forfaitaire en-dessous de 4 000 kg et dépend du kilométrage au-dessus de ce poids. En dessous de 1 000 Kg elle est de 83 575 Krf; entre 1 000 kg et 4 000 kg, elle est de 168 313 Krf ; au-dessus de 4 000 kg elle est calculée en fonction du poids et du kilométrage parcouru. Pour les véhicules de la catégorie des 4 000 kg la taxe est de 5.74 Krf par km ; pour les véhicules de la catégorie des 25 000 kg elle est de 21.95 Krf par km.

Taxe annuelle sur les automobiles basée sur le poids est de 4.22 Krf par kg avec une surtaxe de 50 pour cent au-dessus de 1 000 kg. Le taux minimum est de 2 155 Krf; le taux maximum est de 12 392 Krf.

Italie

Taxe d'immatriculation à l'achat de véhicules neufs ou d'occasion : plusieurs taux selon le type et la taille du véhicule (par exemple : motocycles 8 000 L; voitures 10 000-50 000 L; camions avec une charge de 8 tonnes 92 000 L).

TVA de 19 pour cent (38 pour cent sur les voitures dont la cylindrée dépasse 2 000 cc ou 2 500 pour voiture à moteur diesel).

Taxe annuelle pour tous les véhicules à moteur et les caravanes. Calculée en fonction de la cylindrée (petits motocycles), de la puissance (motocycles, voitures, cars), de la charge (camions et remorques), ou somme forfaitaire (caravanes). La puissance est mesurée en "CV fiscaux" une unité basée sur la cylindrée.

Un différentiel de taxe s'applique également aux véhicules à essence et aux véhicules diesel. Les taux d'imposition correspondent à la somme des parts qui reviennent au gouvernement central et aux autorités régionales.

Tableau 4. Suite

	Taxes non périodiques sur les ventes ou sur l'immatriculation des véhicules à moteur.	Taxes annuelles ou périodiques sur l'enregistrement ou l'utilisation des véhicules à moteur.																														
Japon	<p>Taxe de consommation de 6 pour cent (au lieu du taux normal de 3 pour cent) jusqu'au 31.3.1992.</p> <p>Taxe sur l'achat d'automobile de 5 pour cent du prix d'achat (3 pour cent pour les véhicules utilitaires).</p>	<p>Taxe sur le poids des véhicules à moteur (nationale) : Véhicules de tourisme 6 300 Y par 0,5 tonnes; Camions et cars de moins de 2,5 tonnes, 4 400 Y par véhicule; Camions et cars de plus de 2,5 tonnes, 6 300 Y par tonne ; Véhicules à moteur légers 4 400 Y par véhicule.</p> <p>Taxe sur les automobiles calculée en fonction de la cylindrée. Taux applicable aux véhicules non utilitaires (véhicules utilitaires entre parenthèses):</p> <table border="0"> <tr> <td>660-1 000 cc</td> <td>:</td> <td>29 500 Y (7 500 Y)</td> </tr> <tr> <td>1 000-1 500 cc</td> <td>:</td> <td>34 500 Y (8 500 Y)</td> </tr> <tr> <td>1 500-2 000 cc</td> <td>:</td> <td>39 500 Y (9 500 Y)</td> </tr> <tr> <td>2 000-2 500 cc</td> <td>:</td> <td>45 000 Y (13 800 Y)</td> </tr> <tr> <td>2 500-3 000 cc</td> <td>:</td> <td>51 000 Y (15 700 Y)</td> </tr> <tr> <td>3 000-3 500 cc</td> <td>:</td> <td>58 000 Y (17 900 Y)</td> </tr> <tr> <td>3 500-4 000 cc</td> <td>:</td> <td>58 000 Y (17 900 Y)</td> </tr> <tr> <td>4 000-4 500 cc</td> <td>:</td> <td>76 500 Y (23 600 Y)</td> </tr> <tr> <td>4 500-6 000 cc</td> <td>:</td> <td>88 000 Y (27 200 Y)</td> </tr> <tr> <td>+ de 6 000 cc</td> <td>:</td> <td>111 000 Y (40 700 Y)</td> </tr> </table> <p>camions charge utile 4-5 tonnes : 25 500 Y (18 500 Y) cars : 49 000 Y (14 500 Y)</p> <p>Le taux d'imposition a été diminué de moitié en 1990 et 1991 pour les contribuables qui remplaçaient leurs vieux camions et cars par des neufs conformes aux normes d'émission fixées en 1988-1990.</p>	660-1 000 cc	:	29 500 Y (7 500 Y)	1 000-1 500 cc	:	34 500 Y (8 500 Y)	1 500-2 000 cc	:	39 500 Y (9 500 Y)	2 000-2 500 cc	:	45 000 Y (13 800 Y)	2 500-3 000 cc	:	51 000 Y (15 700 Y)	3 000-3 500 cc	:	58 000 Y (17 900 Y)	3 500-4 000 cc	:	58 000 Y (17 900 Y)	4 000-4 500 cc	:	76 500 Y (23 600 Y)	4 500-6 000 cc	:	88 000 Y (27 200 Y)	+ de 6 000 cc	:	111 000 Y (40 700 Y)
660-1 000 cc	:	29 500 Y (7 500 Y)																														
1 000-1 500 cc	:	34 500 Y (8 500 Y)																														
1 500-2 000 cc	:	39 500 Y (9 500 Y)																														
2 000-2 500 cc	:	45 000 Y (13 800 Y)																														
2 500-3 000 cc	:	51 000 Y (15 700 Y)																														
3 000-3 500 cc	:	58 000 Y (17 900 Y)																														
3 500-4 000 cc	:	58 000 Y (17 900 Y)																														
4 000-4 500 cc	:	76 500 Y (23 600 Y)																														
4 500-6 000 cc	:	88 000 Y (27 200 Y)																														
+ de 6 000 cc	:	111 000 Y (40 700 Y)																														
Norvège	<p>Taxe à l'importation prélevée sur les véhicules de transport routier à moteur (à 50 pour cent fixée en fonction du poids). Les véhicules électriques et à gaz sont exonérés. Le taux à l'importation est en moyenne de 60 NK par véhicule.</p>	<p>Taxes sur les véhicules légers (locales) pour les motocycles et les véhicules légers, calculée en fonction de la cylindrée.</p> <p>Droit d'accise sur les véhicules. Taxe kilométrique perçue sur tous les véhicules sauf les véhicules électriques et à gaz ; remplacée en 1993 par une taxe sur le gazole et une taxe sur les véhicules.</p>																														

Droit de licence perçu sur les véhicules à moteur assemblés en Norvège (à 50 pour cent fixé en fonction du poids. Les véhicules électriques et à gaz sont exonérés.

Taxe sur la revente des véhicules ayant obtenu une licence en Norvège.

Pays-Bas

Taxe sur la valeur ajoutée de 18,5 pour cent.

Taxe sur les ventes prélevée sur le prix des véhicules: voitures : 18,4%-27,6%
motocycles : 8%-15%

Réduction de la taxe pour les pots catalytiques.

Véhicules de moins de 2000 cc :

Normes européennes : 850 fl

Normes américaines : 1 700 fl

De plus de 2 000 cc :

Normes américaines : 1 700 fl

Portugal

Taxe sur la valeur ajoutée de 16 pour cent (mars 1992)

Taxe d'accise sur les véhicules calculée en fonction de la cylindrée. Taux par cc :

- 1 000 cc : Esc 216 par cc
1 001-1 250 cc : Esc 492 par cc
1 251-1 500 cc : Esc 1 150 par cc
1 501-1 750 cc : Esc 1 658 par cc
1 751-2 000 cc : Esc 2 000 par cc
2 001-2 500 cc : Esc 2 700 par cc
+ 2 500 cc : Esc 1 700 par cc.

Taxe municipale sur les véhicules pour les voitures et les motocycles

Taxe sur l'utilisation commerciale des véhicules calculée en fonction du poids et de la manière dont le véhicule est utilisé.

Taxe sur les véhicules utilitaires calculée en fonction du poids et de la manière dont le véhicule est utilisé.

Tableau 4. suite

	Taxes non périodiques sur les ventes ou sur l'immatriculation des véhicules à moteur.	Taxes annuelles ou périodiques sur l'enregistrement ou l'utilisation des véhicules à moteur.														
Royaume-Uni	<p>Taxe sur les voitures perçue sur l'achat de voitures neuves à raison de 10 pour cent du prix de gros.</p> <p>TVA sur les voitures neuves, au taux normal de 17.5 pour cent.</p>	<p>Droit d'accise sur les véhicules, acquitté sous la forme d'une somme forfaitaire annuelle pour tous les véhicules (avec quelques exceptions). Fixé à 100€ pour les voitures particulières depuis 1985.</p> <p>Droit d'accise sur les véhicules perçu sur les camions est calculé en fonction du nombre d'essieux, du poids et du type du véhicule. Les taux de cette taxe pour les différents types de camions sont fixés de sorte que la taxe plus le droit d'accise sur les carburants dépassent globalement les coûts de construction et d'entretien des routes ainsi que des services de la police qui reviennent aux différents véhicules.</p>														
Suède	<p>Taxe sur les ventes calculée en fonction du poids.</p> <p>Taxe sur les ventes établie d'après les qualités écologiques et prélevée à partir du 1er juillet 1992 sur les modèles 93 ou ultérieurs.</p>	<p>Droit d'accise sur les véhicules calculé en fonction du poids, du nombre d'essieux du type du véhicule et du carburant.</p> <p>Taxe kilométrique prélevée sur les véhicules de tourisme fonctionnant au gazole, les camions, les cars et les remorques.</p>														
Suisse	<p>Taxe à l'importation</p>	<p>Taxe sur les véhicules à moteur</p> <p>Taxe d'utilisation des autoroutes de 30 FS par an perçue sur tous les véhicules de moins de 3.5 tonnes.</p> <p>Taxe sur les véhicules lourds perçue sur tous les véhicules de plus de 3.5 tonnes :</p> <p>Camions et semi-remorques :</p> <table> <tr> <td>3.5-11 tonnes</td> <td>: 500 FS</td> </tr> <tr> <td>11-16 tonnes</td> <td>: 1 500 FS</td> </tr> <tr> <td>16-19 tonnes</td> <td>: 2 000 FS</td> </tr> <tr> <td>+ 19 tonnes</td> <td>: 3 000 FS</td> </tr> </table> <p>Remorques :</p> <table> <tr> <td>3.5-8 tonnes</td> <td>: 500 FS</td> </tr> <tr> <td>8-10 tonnes</td> <td>: 1 000 FS</td> </tr> <tr> <td>+ 10 tonnes</td> <td>: 1 500 FS</td> </tr> </table> <p>Cars : 500 FS</p>	3.5-11 tonnes	: 500 FS	11-16 tonnes	: 1 500 FS	16-19 tonnes	: 2 000 FS	+ 19 tonnes	: 3 000 FS	3.5-8 tonnes	: 500 FS	8-10 tonnes	: 1 000 FS	+ 10 tonnes	: 1 500 FS
3.5-11 tonnes	: 500 FS															
11-16 tonnes	: 1 500 FS															
16-19 tonnes	: 2 000 FS															
+ 19 tonnes	: 3 000 FS															
3.5-8 tonnes	: 500 FS															
8-10 tonnes	: 1 000 FS															
+ 10 tonnes	: 1 500 FS															

Turquie	<p>TVA de 20 pour cent sur l'importation ou l'achat de tous véhicules à moteur.</p> <p>Taxe complémentaire d'achat de véhicules à moteur prélevée sur l'achat de voitures neuves à raison de 12 pour cent du prix catalogue.</p> <p>Taxe d'achat de véhicules à moteur fixée en fonction du poids et du type de véhicule.</p> <p>Taxe pour le Fond de l'environnement de 25 pour cent de la taxe complémentaire d'achat de véhicules à moteur.</p>	<p>Taxe sur les véhicules à moteur prélevée sur tous les véhicules à moteur et calculée en fonction du poids, du type et de la cylindrée. Payée deux fois par an par le détenteur enregistré du véhicule.</p>
Yougoslavie	<p>Taxe sur le chiffre d'affaires fixée en fonction de la valeur du véhicule.</p>	

Tableau 5. **Redevances et incitations fiscales relatives aux frais de transport domicile-travail et aux voitures de société.**

- Belgique**
- **Déductibilité** des frais réels de transport entre le domicile et le lieu de travail ;
 - **Contribuables** qui ne déduisent pas les frais réels de transport et qui habitent à plus de 75km de leur lieu de travail reçoivent, en plus de la déduction forfaitaire pour frais professionnels, une déduction supplémentaire (par an) de :
 - 75 - 100km : 3 000 FB
 - 101 - 125km : 5 000 FB
 - + de 126km : 7 000 FB
 - **Exonération** d'impôt pour le remboursement par l'employeur des frais de transport de l'employé :
 - si le contribuable déduit ses frais réels ou ;
 - si le contribuable apporte la preuve de l'utilisation du transport public : 10 000 FB ;
 - autres cas: 5 000 FB.

États-Unis

Les titres de transport et remboursements donnés par l'employeur sont exclus du revenu brut, comme avantage marginal, si les aides sont utilisées pour les transports domicile-travail et si leur montant n'excède pas \$21 par mois. Si l'allocation dépasse \$21 par mois, elle doit être incluse dans le revenu imposable dans sa totalité. Les facilités de parking, procurées pour l'employeur, ne sont pas incluses dans le revenu imposable.

Finlande

Imposition des voitures de sociétés (doit être relevée).

Irlande

Dépenses pour les véhicules utilitaires déductibles des profits seulement lorsque le prix du véhicule dépasse 10 000 £Ir, soit un montant déductible des impôts = (10 000/prix du véhicule) x frais d'entretien.

Amortissement des voitures d'une valeur maximum de 10 000 £Ir.

Pays-Bas

Déduction des frais de transport domicile-travail

Distance	Déduction transport public	Déduction autres transports
0 - 10 km	--	--
10 - 15 km	740 fl	740 fl
15 - 20 km	1030 fl	1030 fl
20 - 30 km	1520 fl	1520 fl
30 - 40 km	2140 fl	1520 fl
40 - 50 km	2620 fl	1520 fl
50 - 60 km	2960 fl	1520 fl
60 - 70 km	3180 fl	1520 fl
+ de 70 km	3220 fl	1520 fl

Exonération fiscale des frais de transport domicile-travail remboursés

Distance	Déduction transport public	Déduction autres transports
0 - 10 km	670 fl	1340 fl
10 - 15 km	1540 fl	1670 fl
15 - 20 km	1870 fl	2280 fl
20 - 30 km	2480 fl	2280 fl
30 - 40 km	3200 fl	2280 fl
40 - 50 km	3770 fl	2280 fl
50 - 60 km	4190 fl	2280 fl
60 - 70 km	4460 fl	2280 fl
Over 70 km	4560 fl	2280 fl

Le montant maximum des frais de déplacement professionnel exonérés d'impôt est de 0.49 fl par km en 1992 : 0.44 fl/km

Royaume-Uni

Les automobiles à usage privé et le carburant payés par l'employeur sont assujettis à l'impôt sur le revenu et aux cotisations de sécurité sociale de l'employeur depuis avril 1991. Les barèmes employés pour chiffrer cet avantage font intervenir la puissance de la voiture, son prix, son âge et le kilométrage parcouru au titre de l'activité professionnelle. Ils ont été augmentés de 280 pour cent dans les quatre dernières années. Le but est d'arriver à une neutralité fiscale entre les employés qui ne reçoivent qu'un salaire et ceux qui jouissent d'avantages en nature sous forme d'une voiture de société. Le produit de ces impôts a été de 1 340 millions £ en 1990/91 auquel sont venus s'ajouter en 1991/92 510 millions £ du produit des cotisations de sécurité sociale pour les voitures de société.

Suisse

Déductibilité fiscale des frais de transport domicile-travail (transport public et voitures particulières) (équivalait à une perte de recettes au niveau fédéral de 150-200 millions de francs suisses en 1990-91).

Turquie

Frais de transport en commun payés par les employeurs à leurs employés pour leurs trajets domicile-lieu de travail sont exonérés d'impôt.
Les automobiles à usage privé et le carburant payés par l'employeur sont imposés.

Tableau 6 Recettes des taxes sur les véhicules et les carburants

I. Recettes des taxes non périodiques sur la vente ou l'immatriculation et des taxes annuelles ou périodiques sur les véhicules particuliers à moteur

Pays	Description	Recettes
Allemagne	Taxe sur les véhicules à moteur.	DM 11 milliards en 1991.
Australie(Cth) (NGS)	Taxe sur les ventes. Droit de timbre sur la revente de véhicules à moteur. Taxe sur le poids des véhicules à moteur entièrement affectée à la construction de route. Permis de conduire. Droits d'immatriculation des véhicules à moteur.	203 millions \$A en 1989-90. 185 millions \$A en 1989-90. 488 millions \$A en 1989-90. 500 millions \$A en 1990-91. 137 millions \$A en 1989-90. 132 millions \$A en 1990-91. 150 millions \$A en 1989-90. 160 millions \$A en 1990-91.
Autriche	Redevance de circulation routière. Taxe sur les véhicules à moteur (affectée en partie).	2.9 milliards S en 1991. 6.5 milliards S en 1991.
Belgique	Taxe sur la valeur ajoutée. Incitation fiscale pour l'installation de convertisseurs catalytiques. Taxe de circulation.	26 milliards FB (estimation). 26 milliards FB en 1990.
Canada	Taxe sur les climatiseurs d'automobiles. Taxe d'accise sur les automobiles lourdes.	70 millions \$Can en 1990-91. Moins de 2.5 millions \$Can en 1990-91.
Danemark	Taxe d'enregistrement des véhicules. Droit d'accise sur les véhicules.	8.006 milliards KrD. 4.326 milliards KrD.
Etats-Unis	Taxe d'accise sur "les voitures gloutonnes" Taxes locales et des Etats, sur la propriété, d'enregistrement, le contrôle et licence de transport.	175 millions \$US en 1991 (année fiscale). 10 837 millions \$US en 1989 (année fiscale).

Finlande	Taxe sur la valeur ajoutée. Taxe de vente. Droit de mise à la ferraille. Taxe d'accise sur les véhicules	Pas de donnée.
Irlande	Taxe sur les ventes. Taxe de circulation.	261 millions £Ir en 1990. 209 millions £Ir en 1991. 161 millions £Ir en 1990. 184 millions en 1991.
Islande	Taxe d'accise sur les véhicules à moteur. Droit de douane sur l'importation de véhicules. Taxe sur le poids/kilométrage. Taxe annuelle sur les automobiles. Taxe d'enregistrement des véhicules (affectée au Bureau des Véhicules à moteur).	1.5 milliards KrI en 1991. 600 millions KrI en 1991. 1.45 milliards KrI en 1991. 1010 milliards KrI en 1991. 100 millions KrI en 1991.
Italie	Taxe d'enregistrement Taxe annuelle sur les véhicules. Surtaxe annuelle sur les véhicules à moteur diesel.	732 milliards L en 1990. 2 052 milliards L en 1990. 1 320 milliards L en 1990.
Japon	Taxe sur l'achat d'automobiles (locale). Taxe sur les automobiles (locale). Taxe sur les véhicules légers (locale). Taxe sur le poids des véhicules à moteur (nationale).	575.4 milliards Y en 1991. 1260.8 milliards Y en 1991. 91.1 milliards Y en 1991. 853.3 milliards Y en 1991.
Norvège	Taxe à l'importation. Droit de licence. Taxe sur la revente. Droit d'accise sur les véhicules. Taxe kilométrique.	Pas de données. " " " " " " 8 milliards de KrN en 1991. Pas de données.
Pays-Bas	Taxe sur la valeur ajoutée. Taxe sur les ventes. Droit d'accise sur les véhicules.	Pas de données. Pas de données. 3.945 milliards fl en 1991.
Portugal	Taxe sur la valeur ajoutée. Droit d'accise sur les véhicules. Taxe spéciale sur les motocycles. Taxe municipale sur les véhicules. Taxe sur les véhicules utilitaires.	62.0 milliards Esc (1991) 68.5 milliards Esc (1991) 81.0 millions Esc (1990) 4.6 millions Esc (1990) 2.7 milliards Esc (1990)

Tableau 6. suite

Pays	Description	Recettes
Royaume -Uni	Taxe sur les voitures. TVA sur voitures neuves. Droit d'accise sur les véhicules.	1 463 millions £ en 1990-91. Environ 2 600 millions £. 3 000 millions £ en 1990-91.
Suède	Taxe sur les ventes (poids). Taxe d'accise sur les véhicules. Taxe kilométrique.	1.85 milliard KrS en 1991-92. 4.1 milliards KrS en 1991-92. 3.3 milliards KrS en 1991-92.
Suisse	Taxe à l'importation.	284 millions FS en 1990.
II. Recettes des taxes sur les carburants		
Allemagne	Droit d'accise. Essence sans plomb. Essence au plomb. Gazole GPL.	21.662 milliards DM. 6.795 milliards DM. 12.410 milliards DM. 0.040 milliards DM.
Australie (Common-wealth)	Droit d'accise sur la production.	1.232 milliard \$A en 1989-90. 1.24 milliard \$A en 1990-91.
(NGS)	Droit d'accise sur le pétrole (y compris l'essence, le gazole, le carburant d'avion, le mazout et le kerosène) TVA	Pas de données. 437.0 millions \$A en 1989-90. 430.0 millions \$A en 1990-91.
(Occidentale)	Droits dus par grossistes sur carburants	133.3 millions \$A en 1990-91.
Autriche	Taxe d'accise sur le pétrole. (sans affectation depuis 1987.) Taxe spéciale sur le pétrole. TVA.	19.618 milliards S en 1990. 20.7 milliards S en 1991. 600 millions S en 1990. 505 millions S en 1991. Environ 6 milliards S

Belgique	Taxe d'accise. TVA.	81.6 milliards FB en 1990. 16.8 milliards FB en 1989.
Canada	Taxe d'accise (Différenciation au plomb/sans plomb). Taxe sur les biens et services.	2.4 milliards \$Can e 1989-90. 35 millions \$Can en 1989. 20 millions \$Can en 1990. Pas de données.
Danemark	Taxe d'accise (y compris essence). TVA.	15 milliards KrD. Pas de données.
Etats-Unis	Taxe fédérale - sur les carburants. - aviation non-commerciale. - bateaux à moteur de loisir. - équipement à moteur de plein air. - transport par eau. - chemin de fer. - sur les fuites. Taxe des Etats sur les carburants.	17 246 millions \$US en 1991. 141 millions \$US en 1991. 138 millions \$US en 1991. 41 millions \$US en 1991. 60 millions \$US en 1991. 65 millions \$US en 1991. 109 millions \$US en 1991. 18 643 millions \$US en 1989.
Finlande	Taxe d'accise : au plomb sans plomb gazole Taxe sur le CO ₂ : au plomb gazole Taxe sur les ventes.	1.67 milliard MkF en 1991. 2.48 milliards MkF en 1991. 1.5 milliard MkF en 1991. 315 milliards MkF en 1991. 525 milliards MkF. Pas de données.
France	Droit d'accise Différenciation plomb/sans plomb.	1 080 millions FF en 1990. 2 500 millions FF en 1991.
Irlande	Droit d'accise sur l'essence au plomb. Droit d'accise sur l'essence sans plomb. Droit d'accise sur le gazole. Droit d'accise sur le GPL. Dépenses fiscales estimées : essence sans plomb. GPL.	263 millions £Ir en 1991. 84 millions £Ir en 1991. 176 millions £Ir en 1991. 1 million £Ir en 1991. 6 millions de £Ir en 1990 1 million de £Ir en 1990.

Tableau 6. suite

Pays	Description	Recettes
Islande	Taxe sur l'essence. Droit de douane sur l'essence importée.	3.5 milliards KrI en 1991. 1.0 milliard KrI en 1991.
Italie	Essence. Essence sans plomb. Gazole. GPL. TVA.	15 177 milliards L en 1990. 382 milliards L en 1990. 9 652 milliards L en 1990. Pas de données. Pas de données.
Japon	Taxe sur le pétrole. Taxe sur l'essence. Taxe à la livraison sur le fuel léger (gazole). Taxe locale de circulation. Taxe sur le GPL.	490 milliards Y en 1991. 2037.4 milliards Y en 1991. 862.6 milliards Y en 1991. 3664 milliards Y en 1991. 34 milliards Y en 1991.
Norvège	Droit d'accise (y compris taxe sur le CO ₂). Essence. Pétrole. TVA.	8.1 milliards KrN en 1991. 2.2 milliards KrN en 1991. Pas de données.
Pays-Bas	Taxe générale affectée (y compris taxe sur le CO ₂ de 150 millions fl et une surtaxe temporaire sur les fuels légers au plomb de 32.5 millions). 123 millions fl ont été affectés à l'amélioration du transport public.	926.5 millions fl en 1991.
Portugal	Droit d'accise TVA.	293.2 milliards Esc en 1991. N/D.
Royaume-Uni	Droit d'acise sur l'essence au plomb. Droit d'accise sur l'essence sans plomb. Droit d'accise sur le gazole.	4 727 millions £ en 1990-91 2 272 millions £ en 1990-91 2 455 millions £ en 1990-91.

Suède	Taxe sur le CO ₂ dont :	10.1 milliards KrS en 1991-92.
	essence.	3.3 milliards KrS en 1991-92.
	charbon.	1.9 milliards KrS en 1991-92.
	huile minérale.	4.5 milliards KrS en 1991-92.
	gaz naturel.	0.15 milliard KrS en 1991-92.
	GPL.	0.12 milliard KrS en 1991-92.
Suisse	Droit d'accise, taxe sur chiffre d'affaires sur l'essence.	2 348 millions FS en 1990-91.
	Droit d'accise, taxe sur chiffre d'affaires sur les huiles minérales.	20 millions FS en 1990-91.
	Droit d'accise, taxe sur chiffre d'affaires sur le gaz.	3 millions FS en 1990-91.
	Droit d'accise, taxe sur chiffre d'affaires sur le charbon.	0.44 millions FS en 1990-91.

Tableau 7. Taxes, hors TVA, sur les sources d'énergie autres que les carburants

Pays	Produits pétroliers : fioul léger	Produits pétroliers : fioul lourd	Gaz	Electricité	Charbon
Allemagne	Taxe d'accise N/D Fonds pour stocks 8.6 DM/tonne	Droits d'accise 30 DM/tonne pour industrie; 5.5 DM/tonne pour production d'électricité Fonds pour stocks 7.5 DM/tonne.	Taxe d'accise 0.36 DM/100kWh	Taxe spéciale en faveur de l'industrie du charbon 7.75%	0
Australie	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise N/D	Taxes d'Etat sur les ventes N/D Taxes d'utilisation N/D, redevances N/D	Taxes d'Etat sur les ventes N/D	0
Autriche^a	Taxes pour stocks 23 S/100kg Taxe sur le pétrole pour les ménages 57 S/100kg	Taxes pour stocks 23 S/100kg pour l'industrie -	0 -	0 -	0 -
Belgique	0	0	0	0	0
Canada	Une taxe sur les ventes peut s'appliquer dans certaines Provinces	0 ^b	0 ^b	0 ^b	0 ^b
Danemark	Taxe d'accise 1760 KrD/kl	Taxe d'accise 1980 KrD/kl	Taxe d'accise calculée, comme pour le fuel léger, sur la base de l'équivalent thermique	Taxe d'accise 0.33 KrD/Kwh Droit d'accise 765 KrD/tonne	-
Espagne	Taxe d'accise 10 000 Ptas/kl	Taxe d'accise 1 700 Ptas/kl	Taxe municipale de 1.5% au maximum	Taxe municipale de 1.5%	0

Etats-Unis	Taxes locales et d'Etat sur les ventes, taux moyen 11.36 \$US/kl pour les ménages	0	Taxes locales et d'Etat sur les ventes 2-6%	Taxes locales et d'Etat sur les ventes 2-6%	0
	Taxe du Superfund de \$US 0.097 par baril sur le pétrole brut domestique ou importé. Taxe sur les rejets d'hydrocarbures de \$US 0.05 par baril sur le brut domestique et importé.	Taxe du Superfund de \$US 0.097 par baril sur le pétrole brut domestique ou importé. Taxe sur les rejets d'hydrocarbures de \$US 0.05 par baril sur le brut domestique et importé.	Taxe d'Etat ou locale de rupture sur le gaz naturel	-	Taxe pour les affections des poumons de \$US 1.10 par tonne de charbon (excepté la lignite) des mines souterraines et de \$US 0.55 par tonne de charbon exploité à ciel ouvert. La taxe est plafonnée à 4.4% du prix de vente du producteur du charbon
Finlande	Taxe pour dégradation de l'environnement 21 MkF/kl	Taxe pour dégradation de l'environnement 21 MkF/kl	Taxe pour dégradation de l'environnement	Taxe d'accise N/D	Taxe pour dégradation de l'environnement 16 MkF/tonne.
	Droits pour stocks 23 MkF/kl	Droits pour stocks 19 MkF/kl	0.01 MkF/m ³		
	Droits de port 2.7-4.6 MkF/kl	Droits de port 3.1-5.2 MkF/kl			
	Droits pour pollution pétrole 26 MkF/kl	Droits pour pollution pétrole 22 MkF/kl			
France	Taxes spéciales pour Fonds hydrocarbures et IFP N/D	Taxes spéciales pour Fonds hydrocarbures et IFP N/D	Taxes spéciales de 66.99 FF/10kcal pour consommation dépassant 17280 GJ/an	Taxes locales, taux national composite 0.5% pour industrie, 7.5% pour ménages	0
Grèce	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise N/D	-	Taxe sur chiffre d'affaires 10%	-
Irlande	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise N/D	0	0	0
Italie	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise 21.978 L/10 ⁷ kcal industrie ; taux pour ménages N/D	Taxe d'accise, taxes locales, taxes d'Etat à divers taux	-

Tableau 7. suite

Pays	Produits pétroliers : fioul léger	Produits pétroliers : fioul lourd	Gaz	Electricité	Charbon
Japon	0	0	Taxe d'accise 720 Y/tonne	Taxe pour favoriser l'électricité de 0.44 Y/kwh	0
L u x e m - bourg	0	0	0	0	0
Nouvelle- Zélande	0	0	Prélèvement ressources énergétiques N/D P r é l è v e m e n t technologie du gaz N/D.	0	Taxe pour ressources énergétiques N/D
Norvège	Taxe d'accise pour l'industrie et pour les ménages 0.32 KrN/kl. Taxe sur le CO ₂ : 0.30 KrN Taxe sur le soufre : 0.07 KrN	Taxe d'accise 0.32 KrN/tonne. Taxe sur le CO ₂ Taxe sur le soufre : 0.28 KrN/tonne	0	Taxe d'accise de 0.04 KrN/kwh	-
Pays-Bas	Taxe d'accise 124.2 fl/kl pour l'industrie; 232 fl/kl pour les ménages.	Taxe d'accise 57.42 fl/tonne	Taxe pour protection de l'environnement : 11 fl/10'kcal pour les ménages; N/D pour l'industrie	0	0
Portugal	N/D	N/D	0	0	0
Royaume- Uni	Taxe d'accise N/D	Taxe d'accise N/D	0	0	0

Suède^a	Taxe voies navigables 6.57-9.79 KrS/tonne	Taxe voies navig. 6.57-9.79 KrS/tonne	0	Taxe spéciale sur l'énergie 0.05 KrS/kwh pour l'industrie 0.22-0.72 KrS/kwh pour les autres	Taxe spéciale sur l'énergie 4 50 KrS/tonne Taxe spéciale d'utilisation du charbon 10 KrS/tonne
Suisse	Taxe d'accise 3.8 FS/tonne Fond de réserve d'urgence 31.30 FS/tonne	Taxe d'accise 3.8 FS/tonne Fond de réserve d'urgence 31.30 FS/tonne	Taxe d'accise 1.9 FS/10 ⁷ kcal (2.06 FS/tonne)	0	Taxe spéciale pour Fonds d'urgence.
Turquie	0	0	0	0	0

Notes : a) Depuis 1er janvier 1992 S 77/100kg.

b) L'assiette de la taxe sur les hydrocarbures a été étendue au fioul lourd de chauffage.

c) Sous réserve des récentes réformes fiscales décrites par ailleurs.

Tableau 8. Ecotaxes sur les autres biens et services

Pays	Articles	Description	Recettes
Australie (Commonwealth)	CFC	Droit de 0.15 \$A par kg prélevé depuis 1989 sur la production et les importations pour financer l'abandon des CFC	0.2 million \$A en 1989
	Papier recyclé	Papier recyclé à 100% exonéré de la taxe sur les ventes en gros du Commonwealth depuis 1989	Perte estimée de recettes inférieure à 0.5 million \$A
(Victoria)	Quelques installations de production d'électricité solaire pour le chauffage. Matériel pour adapter les moteurs à combustion interne au GPL ou au gas naturel	Exonérés de la taxe sur la vente en gros du Commonwealth	-
	CFC	Taxe de 0.10 \$A par kg, introduite en 1990-1991	-
Autriche	Pneus	(à l'examen)	-
Canada (Ontario, Manitoba)	Emballages	(pas de précision)	-
	Récipients de boissons alcoolisées	\$Can 0.50 à 0.10 sur les non réutilisables	-
(Ontario, BC, PEI)	Pneus	\$Can 2 à 5 par pneu	-
(BC)	Batterie acide-plomb	\$Can 5 par batterie	-
(Manitoba)	Minéraux de carrière	\$Can 0.10 par tonne	-
Danemark	Matières premières	Prélevée sur l'extraction et l'exportation de sable, de gravier à raison de 5 KrD par tonne	200 millions KrD/an
	Récipients pour boissons	Une taxe de 0.38-2.24 KrD prélevée par récipient selon le type et la taille ; une taxe complémentaire de 0.10 KrD acquittée par récipient, par le producteur et/ou l'importateur	415 millions KrD/an
	CFC	Une taxe perçue sur la consommation de CFC ou sur les produits importés contenant du CFC à raison de 30 KrD/kg	60 millions KrD/an
	Vaisselle jetable	Prélevée sur les assiettes et les gobelets en plastique et papier (pas de précision)	80 millions KrD/an (total des recettes sur vaisselle et produits chimiques).
	Produits chimiques	Taxe due sur les produits chimiques conditionnés dans de petits récipients destinés à la consommation privée	-

Etats-Unis	Produits chimiques détruisant la couche d'ozone	Taxe prélevée sur CFC, halons , tétrachlorure de carbone et méthylchloroforme. Le taux augmente dans le temps et est proportionnel au potentiel de destruction de l'ozone de chaque substance \$ 0.137 à 13.70 par livre de potentiel de destruction	\$ 886 millions (1991)
Finlande	Réceptifs pour boissons	Surtaxe prélevée depuis 1976 sur la bière et les boissons non alcoolisées conditionnées dans des récipients en verre ou métal ou tout autre emballage qui n'est pas réutilisable. Les taux sont de 3 MkF/litre pour les boissons non alcoolisées conditionnées dans des récipients en métal ou en verre non consignés, est de 2 MkF /litre pour les boissons non alcoolisées dans d'autres emballages non consignés. Les systèmes de consignation approuvés donnent droit à l'exonération de cette surtaxe. Une surtaxe de 1 MkF/litre est prélevée sur la bière contenue dans des emballages non consignés	Recettes de cette surtaxe en 1990 : 35 millions MkF (boissons non alcoolisées) 30 millions MkF (bière).
France	CFC et haloalcanes sable et gravier	(Prévue) (prévue)	-
	Emballages	(Proposée)	-
Italie	Sacs plastiques non bio-dégradables	Taxe de 100L/sac	55 milliards L (1990)
Norvège	Réceptifs de boissons	Perçue depuis 1988 sur les récipients de boissons jetables par litre : Alcool et vin (depuis 1988) : 2.50 KrN Bière (depuis 1974) : 3.50 KrN Boissons gazeuses (depuis 1974) : 3.50 KrN Boissons non gazeuses (depuis 1987) : 0.50 KrN Prélevée sur les piles polluantes depuis 1990 : 3 KrN/pile (la production et l'importation de piles polluantes est interdite, à partir de 1992 pour la plupart d'entre elles, et pour l'ensemble à partir de 1995). La taxe est donc supprimée depuis le 1er janvier 1992)	173 millions KrN 41 millions KrN en 1991 13 millions KrN en 1991 60 millions KrN en 1991 59 millions KrN en 1991. 15 millions KrN.
Suède	Réceptifs pour boissons	Prélevée depuis 1973 par récipient en fonction du volume (les papiers et les cartons sont exonérés) : Consignés : 0.08 KrS - jetables : 0.10-0.25 KrS	110 millions KrN en 1991-92.
	Piles	Perçue sur le poids : HgOx : 23 KrS NiCd : 25 KrS Pb : 32 KrS/unité	17 millions KrS

Tableau 9. Systèmes de consignment

Pays	Articles	Description
Allemagne	Bouteilles	Verre (système facultatif). Bière (0.33 l) 0.15 DM. Autres (0.5, 0.7, 1.0 l) 0.30 DM. Plastique (obligatoire) 0.50 DM.
Autriche	Piles Ampoules fluorescentes	Pas de redevance. S 10/ampoule, avec exception pour les grandes quantités en relation avec une participation à un système de collecte et de recyclage.
	Récipients en plastique réutilisables	4 S/récipient. (Il existe également des systèmes de consignment facultatifs pour les bouteilles de bière, de boissons non alcoolisées, de vin et de lait).
	Réfrigérateurs	A dater du 1-8-1993, dépôt de S 1 000/unité, avec certaines exceptions.
Belgique	Bouteilles	Système de consignment facultatif.
Canada	Emballages réutilisables et jetables pour les boissons alcoolisées et non alcoolisées	Le système varie selon les Provinces.
Danemark	Piles	(prévu depuis 1987).
Etats-Unis	Emballages de boisson	Dans certains Etats, les emballages de boisson sont consignés et la somme retenue est remboursée lorsque les récipients sont retournés. D'autres Etats prélèvent auprès des producteurs ou des consommateurs un droit "anticipé pour élimination" ; ce droit varie selon le degré de recyclage des récipients.

Finlande	Bouteilles	Les redevances sur produits ne sont pas appliquées aux récipients de boisson soumis à un système de consignation approuvé.
	Batteries de voiture	(à l'examen) Serait prélevée sur les batteries à forte teneur en mercure et cadmium.
	Carcasse de voiture	(à l'examen)
	Pneus	(à l'examen)
France	Boissons	Prélevée sur les boissons servies dans les restaurants et les établissements publics.
Norvège	Epaves de voitures	Prélevée sur les voitures neuves depuis 1978 et sur les scooters des neiges depuis 1991.
	Bouteilles	1000 KrN/véhicule. Bouteilles en verre et en plastique.
Pays-Bas	Bouteilles	Système facultatif.
Suède	Bouteilles	Verre (0.33 l) 0.60 KrS. Vin et spiritueux (0.33 l et 0.75 l) 2.00 KrS.
	Cannettes en aluminium	0.50 KrS.
Turquie	Bouteilles	Pas de précision.

Tableau 10. Incitations fiscales aux investissements écologiques

Pays	Applicable à	Précisions
Allemagne	<p>Investissement dans des équipements destinés à plus de 70 % à lutter contre la pollution (réduction du volume des eaux usées, pollution atmosphérique, bruit, vibrations déchets) et achetés ou construits après le 31.12.1974 et après le 1.1.1991.</p> <p>Modifications des bâtiments destinés à économiser l'énergie ou à utiliser des énergies renouvelables et achevées avant le 1.1.1992.</p>	<p>Amortissement accéléré allant jusqu'à 60 % au cours de l'exercice financier de l'achat ou de la construction (<i>partie 7d de la législation fiscale applicable aux bénéfices des sociétés</i>).</p> <p>Amortissement accéléré des coûts de construction et avantages pour les dépenses d'entretien (<i>Partie 51 paragraphe 1 n° 2 q de la législation fiscale applicable aux bénéfices des sociétés, partie 82a du Décret d'application de l'impôt sur les bénéfices</i>).</p>
Australie (Commonwealth)	<p>Mesures pour éviter la détérioration des sols</p> <p>Dépenses de remise en état des sites de mines.</p> <p>Dépenses d'économie d'eau ou d'adduction</p> <p>Investissements dans des études d'impact écologique.</p>	<p>Déductibilité depuis 1980 de certaines dépenses d'équipement, et étendue en 1990 [<i>Partie 75D de l'Income Tax Assessment Act (ITAA)</i>]</p> <p>Depuis le 1.6.1991 ces dépenses sont entièrement déductibles l'année où elles interviennent sauf pour les installations et les machines, les logements et les prestations sociales.</p> <p>Coût : 10 millions \$A/an à partir de 1992-1993.</p> <p>Déductibles depuis 1980 sur trois ans (<i>Partie 75B de l'ITAA</i>)</p>
Autriche	<p>Mesures d'économie d'énergie au niveau des ménages.</p> <p>Camions peu bruyants.</p> <p>Investissements des entreprises dans la protection de l'environnement.</p>	<p>Les dépenses sont déductibles de la base d'imposition dans certaines limites.</p> <p>Abattement de 20% au lieu de 10% sur les investissements.</p> <p>Exonération de l'impôt sur le capital.</p>
Belgique	<p>Investissements n'ayant pas d'effet nocif sur l'environnement ou destinés à diminuer les effets nocifs sur l'environnement.</p>	<p>Les investissements sont déductibles à concurrence de 10% au-dessus de l'inflation.</p>
Canada	<p>Investissements pour lutter contre la pollution des eaux et de l'air sur des sites exploités avant 1974.</p> <p>Matériel pour économiser l'énergie.</p>	<p>Amortissement accéléré ou abattement sur les dépenses d'équipement.</p> <p>Amortissement accéléré.</p>

Danemark	Matériel d'exploitation et machines agricoles approuvés pour les améliorations de l'environnement dans les petites exploitations (terminé le 31.12.1992).	Déductible.
Etats-Unis	Equipement solaire et géothermique.	Crédits d'impôt non remboursables.
Finlande	Investissements dans la lutte contre la pollution de l'air et de l'eau.	Amortissement accéléré annuel de 25% maximum du prix d'achat sur quatre ans.
France	Matériel de réduction de la pollution. Matériel pour économiser l'énergie.	Amortissement accéléré. Amortissement accéléré.
Irlande	Assèchement et mise en valeur des terres ; bacs pour l'aquaculture de pleine mer et de littoral. Revenus de l'exploitation forestière commerciale. Dépenses des exploitants sur les équipements et installations de protection de l'environnement (1992). Contributions des entreprises aux dépenses des autorités locales pour la dépollution des effluents. Dépenses de dépollution des exploitations agricoles. Dépenses contractées par le commerçant pour des machines et des installations destinées à protéger l'environnement.	Amortissement accéléré. Exonération d'impôt. Déduction des achats d'équipement et exemption du droit de timbre dans certains cas Amortissement accéléré de 25% supprimé. Déductions comme si les dépenses avaient été directement supportées par l'entreprise. Amortissement accéléré (50% au lieu de 25%) sur une période de deux ans à partir d'avril 1991. Amortissement accéléré (25%).
Japon	Equipement solaire et matériel pour économiser l'énergie. Matériel antipollution. Matériel de recyclage Installations de lutte contre la pollution de l'air et de l'eau et de réduction du bruit. Installations de diminution des rejets d'amiante. Installations de désulfuration du pétrole. Installations de désencrage et matériel de recyclage des déchets.	Amortissement spécial initial de 30% du prix d'achat en plus de l'amortissement habituel (perte estimée de recettes fiscales en 1991 de 84,0 milliards Y). Amortissement spécial initial de 19% du prix d'achat en plus de l'amortissement habituel (perte estimée de recettes fiscales en 1991 de 15 milliards Y). Amortissement spécial initial de 14% du prix d'achat en plus de l'amortissement habituel (perte estimée de recettes fiscales en 1991 de 1 milliard Y). Réduction de l'impôt sur le revenu, sur les sociétés et de l'impôt foncier fixé par les municipalités. Réduction de l'impôt sur le revenu et sur les sociétés ; exonération des taxes foncières municipales et forfaitaires. Réduction de l'impôt sur le revenu et sur des sociétés. Réduction de l'impôt sur le revenu et sur les sociétés.

Pays	Applicable à	Précisions
Pays-bas	Dépenses destinées à améliorer le rendement énergétique et matériel antipollution.	Amortissement accéléré (existe depuis septembre 1991).
Portugal	Machine-outil et autres matériels destinés exclusivement ou essentiellement à la production d'énergie solaire ou géothermique, autres formes d'énergie de substitution, énergie produite par incinération des déchets, coûts de prospection du pétrole et du gaz naturel, coûts de l'évaluation des niveaux de pollution ou des mesures de lutte contre la pollution. Dépenses des particuliers dans des formes d'énergies renouvelables.	TVA réduite.
Suisse	Dépenses destinées à améliorer le rendement énergétique. Economie d'énergie. Nouveaux systèmes de chauffage Energie solaire et autres matériels pour économiser les ressources (eau, air) Investissements destinés à économiser l'énergie.	Deductible de l'impôt sur le revenu (avec un plafond). Réduction du revenu imposable (pour les particuliers). Amortissement accéléré (pour les entreprises).
Turquie	Dépenses de R-D pour mettre au point et utiliser des technologies de pointe.	Depuis 1980, les investissements en vue d'économiser l'énergie peuvent être déduits des revenus correspondants. Depuis 1985, jusqu'à 20 pour cent de l'impôt sur les sociétés peut être reporté sur trois ans sans payer de droits ou d'intérêts à condition que le montant ne dépasse pas les sommes dépensées.

Tableau 11. Taxes et redevances sur les aéronefs (nuisance sonore)

Pays	Description
Allemagne	Taxe sur le bruit des avions, sur les redevances d'atterrissage. La taxe est accrue de 50 à 100 pour cent pour les avions sans acoustique.
Belgique	Taxe de pollution sonore prélevée sur l'atterrissage des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles (Zaventem) depuis le 1.10.91, modulée en fonction du type d'avion et de l'heure d'atterrissage.
France	"Redevance sur le bruit des avions" perçue depuis 1973 sur les atterrissages aux aéroports de Roissy et d'Orly.
Norvège	"Taxe sur le bruit des avions" calculée en fonction du niveau sonore des appareils et perçue depuis le 1.1.90 aux aéroports de Fornebu et Bodø.
Pays-Bas	"Taxe de pollution sonore des avions" acquitée depuis 1982 pour les atterrissages d'appareils civils par les utilisateurs sous la forme d'une redevance complémentaire au droit d'atterrissage. Le montant de cette surtaxe est défini chaque année en fonction des dépenses de lutte contre les émissions sonores et du niveau sonore du modèle d'avion. Recettes totales de 9,5 millions fl.
Portugal	Taxe spéciale sur les avions prélevée sur tous les appareils de plus de 1.4 tonnes et de moins de 15 ans. Les taux de la taxe applicables sont : 1.4 - 1.8 tonne : 100 000 Esc 1.8 - 2.5 tonne : 150 000 Esc 2.5 - 4.2 tonne : 200 000 Esc 4.2 - 5.7 tonne : 300 000 Esc au-dessus de 5.7 tonnes : 500 000 Esc
Suède	Taxe sur le gaz carbonique, perçue sur le trafic aérien intérieur depuis le 1.03.89. La taxe est de 0.79 KrS/litre de carburant ; il existe également une taxe de 12 KrS/kg de HC et de NOx émis. L'ensemble des recettes devait être pour 1991-1992 de 150 millions KrS.
Suisse	"Taxe d'atterrissage des avions" perçue depuis 1980 sur chaque décollage et calculée par classe de bruit : Catégorie 1 : 400 FS Catégorie 2 : 265 FS Catégorie 3 : 200 FS Catégorie 4 : 135 FS Catégorie 5 : 0 FS (les nouveaux avions et les appareils modifiés sont exonérés jusqu'à ce qu'ils soient classés dans une catégorie de bruit) "Taxe d'atterrissage des avions légers" perçue sur chaque atterrissage depuis 1988 et calculée en fonction de la différence par rapport à la limite de bruit. Taxe par tonne : catégorie A (en dessous de la limite de bruit) & FS ; catégorie B (0 - 1.9 dB) 4 FS ; catégorie C (2 - 4.9 dB) 2 FS ; catégorie D (5 dB) 0 FS

Tableau 12. Redevances pour la gestion et l'élimination des déchets

Pays	Description	Taux	Recette
Allemagne	Redevance d'enlèvement des ordures ménagères.	70-200 DM /tonne.	N/D
	Redevance d'élimination des déchets dangereux. Taxes pour l'élimination des déchets déjà en vigueur dans les 3 Land ; une fédérale est actuellement à l'étude.	50-150 DM/tonne (moyenne).	N/D
Australie (NGS)	Redevance pour la gestion des déchets, prélevée depuis mai 1990 sur les déchets commerciaux et industriels solides /tonne		58 \$A en 1990
(Victoria)	solides	2 \$A	
	liquides (redevance variable pour les liquides en vrac). Droit de licence de déversement de déchets prélevé depuis 1970.	50-185 \$A \$A (pas de précision)	15.5 millions \$A pour 90-91 (y compris droit de gestion des pêcheries, de la faune et de la flore sauvages).
Autriche	Redevance de nettoyage des sites contaminés perçue depuis le 1.1.1990 par tonne de déchets dangereux Ménages (multiplication par 5 envisagée).	200 S 40 S	143 millions S en 1990. 200 millions S en 1991.
Belgique	Redevance dans le cadre de l'exportation, l'importation et le transit de déchets.	500 FB par déclaration augmentée de 200 FB par formulaire d'exportation.	-
(Flandres) (Wallonie)	Redevance sur le déversement de déchets.	-	-
	Taxation des déchets ménagers et non ménagers.	-	-
Canada	Politique des déchets fixée par les provinces et les territoires.	-	-
Danemark	Redevance sur les déchets prélevée par tonne.	130 KrD	500 millions KrD/an.
Etats-Unis	Droit d'accise depuis 1980 sur les produits chimiques dangereux par tonne (affecté au Fonds exceptionnel pour les substances dangereuses).	22-10.13 \$US	500 millions KrD/an.

Finlande	Redevance sur les huiles usées prélevée sur les lubrifiants à usage domestique ou importés en Finlande, par kg. Redevance pour la gestion des eaux usées (pas de précision). Redevance pour la gestion des déchets (pas de précision). Redevance pour le traitement des déchets dangereux (pas de précision). Redevance pour la gestion des déchets nucléaires (pas de précision).	0.15 MKF - - - -	16 millions MkF en 1989. - - - -
France	Redevance sur les huiles usées perçue depuis 1979 sur la production de lubrifiants, par tonne.	70 FF max.	39.8 millions FF en 1989 61.6 FF en 1990.
Irlande	Redevance pour l'élimination des déchets (gérée par les autorités locales).	-	-
Norvège	Redevance sur les huiles usées perçue depuis 1988 par litre.	0.50 KrN	28 millions KrN
Pays-Bas	Taxe d'enlèvement des ordures ménagères.	50-200 fl/tonne	-
Suède	Les municipalités peuvent prélever des taxes différentes selon les déchets pour inciter au tri des ordures à la source.	-	-