

Taxe(s) carbone : et maintenant ?

Éloi Laurent et Jacques Le Cacheux

OFCE, Centre de recherche en économie de Sciences Po

La décision du Conseil constitutionnel censurant le projet de taxe carbone peut difficilement être considérée comme une bonne nouvelle. Le risque est en effet grand qu'elle ne conduise in fine à une plus mauvaise loi que celle qui fut soumise à son examen. Nous tentons dans cette lettre d'imaginer une nouvelle taxe carbone sous cette contrainte juridique en procédant à une analyse économique de la décision du Conseil et de ses motivations, avant de préciser la nature des difficultés, principalement en termes de compétitivité, qui constituent la justification des différents traitements dérogatoires qui n'ont pas tous été remis en cause. Le gouvernement ayant en outre fait part de son intention d'instituer une « taxe carbone aux frontières de l'Union européenne », nous en envisageons finalement les enjeux et les différentes modalités.

La décision du Conseil constitutionnel n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009 censurant les articles du projet de loi de finances qui instituaient une taxe carbone en France au 1^{er} janvier 2010 peut difficilement être considérée comme une bonne nouvelle. Le projet du gouvernement comportait certes d'importantes lacunes, mais il avait le mérite d'amorcer une réforme de la fiscalité environnementale française trop longtemps différée. Rappelons que devant la censure partielle de sa proposition de taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) par la décision du Conseil n° 2000-441 DC du 28 décembre 2000, le gouvernement Jospin avait préféré renoncer purement et simplement à son ambition de taxer les émissions de gaz à effet de serre. Dix longues années ont alors été perdues dans la lutte contre le changement climatique. Cette nouvelle décision est d'autant plus regrettable qu'elle ne touche pas aux trois défauts majeurs du projet gouvernemental – un niveau de départ de la taxe trop faible (17 euros), des mesures de compensation pour les ménages assises sur l'impôt sur le revenu et enfin des exemptions partielles pour les entreprises des secteurs « vulnérables » (transport routier, agriculture, etc.) – et ne permettra donc pas d'y porter remède. La décision du Conseil contient pourtant de bons principes. Mais le résultat est là : le risque est grand qu'elle ne conduise *in fine* à une plus mauvaise loi que celle qui fut soumise à son examen.

Comment éviter cet écueil ? Il ne s'agit pas pour le gouvernement de « revoir sa copie » entièrement et il est donc vain de spéculer sur un retour à un projet plus ambitieux tel que celui proposé par la Commission Rocard. Le gouvernement ne prendra en effet pas, en toute logique, le risque d'être censuré une seconde fois, mais pour d'autres motifs et on voit dès lors mal pourquoi il corrigerait d'autres défauts que ceux relevés par le Conseil. Imaginer rationnellement une nouvelle taxe carbone revient donc à se projeter dans un plan défini par deux axes : la volonté bienvenue de réforme fiscale de l'exécutif et les principes constitutionnels, tels qu'interprétés par les juges du Palais Royal. La question devient alors la suivante : sous la contrainte juridique, existe-t-il un projet de loi plus efficace écologiquement et plus juste socialement que celui qui a été retoqué ?

La première étape de notre réflexion consiste en une analyse économique de la décision du Conseil et de ses motivations, avant de préciser la nature des difficultés, principalement en termes de compétitivité, qui constituent la justification des différents traitements dérogatoires qui n'ont pas tous été remis en cause. Comme la version censurée par le Conseil, le nouveau projet s'articule naturellement avec le niveau européen, notamment le marché européen du carbone et ses évolutions prévues dans le cadre du « paquet climat-énergie » adopté à Bruxelles au printemps 2009. C'était l'une des motivations de la censure du Conseil constitutionnel ; c'est également la raison pour laquelle la réponse du gouvernement combine une nouvelle mouture de la taxe carbone française avec la réaffirmation de la nécessité d'instituer une « taxe carbone aux frontières de l'Union européenne », qu'il est préférable d'appeler « tarif carbone » pour bien le distinguer de la « taxe carbone ». Formulée de longue date par le gouvernement, cette revendication ne peut être évaluée que conjointement avec les évolutions de la négociation climatique internationale : après le demi-échec du Sommet de Copenhague, celles-ci se poursuivront, en effet, tout au long de l'année 2010, au moins, et c'est de l'existence et du contenu de l'accord global que devraient dépendre les choix européens. Que dire, dès lors, du dispositif à deux niveaux qui naîtra de la nouvelle mouture de la loi française ?

Centre de recherche en économie de Sciences Po

69, quai d'Orsay - 75340 Paris Cedex 07
Tél/ 01 44 18 54 00 - Fax/ 01 45 56 06 15
www.ofce.sciences-po.fr

Édité par les Presses de Sciences Po

117, boulevard Saint-Germain - 75006 Paris
Tel/ 01 45 49 83 64 - Fax/ 01 45 49 83 34

Économie de la censure

Il faut en toute hypothèse partir de la décision du Conseil. Celle-ci est riche de deux inspirations qu'il faut bien qualifier d'excellentes : le gouvernement français doit accélérer la mise aux enchères des permis sur le marché européen du carbone ou, à défaut, trouver une solution équitable de remplacement ; la lutte contre le changement climatique doit être considérée comme un objectif de portée constitutionnelle et les politiques publiques qui s'y rapportent peuvent faire l'objet d'un examen par le Conseil sur la base de leur efficacité.

Sur le premier point, une certaine confusion s'est installée dans le débat public en France. Le Conseil ne condamne pas toutes les exonérations et régimes de faveur contenus dans le projet de loi de finances : il range dans la rubrique « d'exonérations » deux catégories bien différentes de traitements différenciés sous le régime de la taxe carbone.

Sont mêlées différentes catégories d'exonérations (taux réduits, taxation différée, exonérations partielles, exonérations totales) décidées pour différents motifs, mais qui sont en apparence toutes contraires au principe d'égalité devant l'impôt énoncé à l'Article 13 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789. En réalité, il y a, selon le Conseil, des exonérations justifiées (et donc conformes à la Constitution) et des exonérations injustifiées (et dès lors contraires à la Constitution).

La décision de décembre 2000 sur la TGAP précisait déjà à ce sujet que « le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs ». Plus précisément encore, le Conseil indiquait que « les différences de traitement » devaient être « en rapport avec l'objectif que s'est assigné le législateur » pour qu'elles ne soient pas « contraires au principe d'égalité devant l'impôt ». Le Conseil réaffirme aujourd'hui clairement cette jurisprudence, dans des termes identiques.

C'est donc sur un examen de conformité que repose ici le contrôle de constitutionnalité : la conformité des moyens proposés par le Gouvernement pour atteindre l'objectif fixé, en l'occurrence la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Or c'est ici que, selon le Conseil, le bât blesse. L'essentiel de la décision tient ainsi dans son alinéa 82.

Le Conseil paraît prendre deux positions : une position favorable aux

exonérations et régimes particuliers accordés pour motif économique et une position défavorable aux exonérations totales prévues dans le projet pour un certain nombre de secteurs industriels qui sont déjà soumis, ou vont l'être en 2013, au marché européen du carbone. Ainsi, « la sauvegarde de la compétitivité de secteurs économiques exposés à la concurrence internationale » relève de « la poursuite d'un intérêt général », mais l'exemption totale des secteurs soumis au marché européen n'est justifiée que « si les secteurs économiques dont il s'agit sont spécifiquement mis à contribution par un dispositif particulier ». Or les permis délivrés à ces secteurs le sont, en France, gratuitement pour la phase actuelle du marché, la deuxième, qui court de 2008 à 2012.

Le gouvernement avait donc raison quand il prétendait, dans l'exposé des motifs de la taxe carbone, respecter « le cadre communautaire ». Mais le Conseil a raison de préciser que les entreprises ne sont pas pour autant « taxées » dans le cadre européen, dès lors que les permis leur sont distribués gratuitement (ce qui ne les dispense pas pour autant de devoir payer pour polluer davantage que le quota qui leur a été alloué).

Il y a là un paradoxe pour ceux qui, comme nous, sont dans une position critique quant au trop faible niveau de la taxe : un niveau plus élevé serait encore plus inacceptable aux yeux du Conseil dès lors que les permis demeurent gratuits.

Du point de vue de l'efficacité écologique et de la justice sociale, le Conseil a donc rendu service au gouvernement. À vrai dire, même si la censure de la taxe carbone constitue à court terme un manque à gagner fiscal, il lui rend également service en termes de finances publiques : la taxe carbone, dans sa nouvelle mouture, rapportera plus que la version initiale (mais il est vraisemblable que ces recettes seront redistribuées, ce qui, dans le cas des entreprises, ne se justifie pas dès lors qu'elles transmettent leur surcoût aux consommateurs sous la forme d'une hausse de prix).

La déconvenue du gouvernement et sa (surprenante) surprise devant la décision du Conseil ne doivent pas faire oublier que cette décision est bienvenue s'agissant des principes qu'elle invoque, au-delà du principe d'égalité devant les charges publiques. C'est en effet la première fois que le Conseil confère explicitement au « réchauffement de la planète » et implicitement au principe pollueur-payeur qui lui est rattaché, rang constitutionnel en prenant appui sur la Charte de l'environnement de 2004.

Taxe carbone, tarif carbone et compétitivité

La compétitivité : deux dimensions

La question des conséquences négatives, en termes de compétitivité des entreprises, de la politique climatique, et singulièrement des dispositifs – taxe carbone ou marché européen du carbone – qui visent à leur faire subir un prix explicite du carbone empoisonne, sous diverses appellations, le débat climatique, tant en France qu'à l'échelle européenne. Elle revêt deux aspects distincts auxquels il conviendrait d'apporter des réponses différentes : la concurrence intra-européenne, à l'intérieur du marché unique, d'une part, celle à l'égard des pays tiers d'autre part.

C'est au nom de la première dimension que le gouvernement avait choisi de ne pas assujettir à la taxe carbone française les entreprises déjà soumises au marché européen du carbone – disposition censurée par le Conseil – et qu'ont été accordées des exonérations partielles et réductions à un certain nombre d'autres secteurs, jugés également exposés à la concurrence d'autres entreprises européennes (transport routier de marchandises, agriculture, pêche) du fait des règles du Marché unique européen.

La seconde, généralement désignée dans les débats européens par l'expression « fuites de carbone », a été invoquée par les industriels européens pour obtenir que la mise aux enchères des quotas d'émission soit aussi tardive que possible, qu'elle ne soit que partielle, et qu'elle comporte nombre d'exceptions, sous forme de distribution gratuite de quotas aux entreprises pouvant justifier d'un certain degré d'exposition à la concurrence internationale, selon des critères extrêmement laxistes. Ce problème de la compétitivité « externe » des entreprises implantées sur le territoire européen se décline, à son tour, en deux dimensions : la compétitivité vis-à-vis des produits importés dans le Grand marché européen, et celle vis-à-vis des produits fabriqués hors de l'UE sur les marchés de pays tiers, c'est-à-dire la compétitivité à l'exportation extra-européenne.

À l'évidence, les réponses apportées, dans les deux cas, à cette préoccupation ne sont pas de même nature, ce qui pose problème en termes d'efficacité, comme le soulignent les motivations de la décision du Conseil constitutionnel. Celle-ci valide, en effet, les exemptions partielles et réductions prévues par le Gouvernement pour les entreprises non soumises au marché européen du carbone, mais exposées à la concurrence d'entreprises européennes installées dans des pays, membres de l'UE, n'ayant pas de fiscalité

carbone. Le Conseil semble, en revanche, considérer que la soumission au marché européen du carbone n'est pas une garantie suffisante d'efficacité, dès lors que les quotas d'émission sont distribués gratuitement, aujourd'hui pour cause de « rodage » du système européen d'échanges des permis d'émission, et après 2013 aux entreprises des secteurs – fort nombreux, selon la Commission européenne (cf. *infra*) – qui peuvent justifier d'un degré, même minime, d'exposition à la concurrence à des entreprises sises dans des pays tiers, et non soumises à des obligations (de type quotas d'émission ou taxe carbone) similaires.

Les effets économiques

Afin d'éviter les confusions, fréquentes, il convient, dans le débat sur les instruments, leur efficacité et leur efficacité dans la lutte contre le changement climatique, et leurs conséquences en termes de compétitivité des producteurs qui y sont soumis ou de choix de localisation des entreprises, de distinguer clairement les notions d'incitations à produire à partir d'un établissement existant ou à investir dans cet établissement – qui relèvent, selon l'analyse économique, des signaux de prix et de leur confrontation aux coûts marginaux – et de choix de localisation, dans lesquels entrent généralement des considérations de coûts moyens de production. Mais il faut également rappeler une vérité simple : si le prix de vente n'est pas affecté par l'imposition d'une contrainte carbone – quota ou taxe –, la demande de « produits carbonés » ne sera pas réduite, et l'instrument manquera son but ultime, la réduction des émissions mondiales de carbone. La question se résume donc à un classique problème d'incidence fiscale, avec les complications habituelles liées à l'ouverture des économies.

Si l'entreprise soumise à une contrainte qui augmente son coût marginal de production – ce que font la taxe et le quota –, peut répercuter cette hausse dans son prix de vente, parce que les conditions de concurrence sur son marché le lui permettent ou, ce qui revient au même, parce que toutes les entreprises présentes sur le marché considéré sont soumises à la même contrainte, ou à des politiques qui engendrent des augmentations équivalentes de coût (marginal), alors la demande du produit baissera et les émissions seront réduites. Si, au contraire, elle ne peut répercuter la hausse de ses coûts dans son prix de vente – parce que les conditions de la concurrence sont telles que le prix est fixé par l'offre et la demande mondiales, dont le marché européen ne représente alors qu'une petite partie –, alors la demande ne sera

pas affectée et les émissions ne baisseront pas. Dans ce second cas de figure, c'est uniquement le partage du marché entre producteurs européens et producteurs basés dans le reste du monde qui est modifié par l'introduction de la contrainte carbone en Europe, au détriment des premiers.

Dans le cas où le « pouvoir de marché » des entreprises implantées sur le territoire et soumises à la contrainte carbone est faible ou nul – on dit alors qu'elles sont « *price takers* » –, l'incitation à la délocalisation des activités concernées vers des pays qui n'imposent pas les mêmes contraintes est forte : d'où l'expression de « fuites de carbone ». Mais les exemptions partielles ou la distribution gratuite de quotas – au lieu de les céder aux enchères, pour les entreprises non soumises à une telle concurrence – ne constituent alors pas une solution efficace : elles permettent d'éviter, temporairement, les délocalisations des entreprises qui font face à un coût fixe de délocalisation ; mais la subvention implicite forfaitaire ainsi accordée ne modifie pas l'incitation marginale, donc l'avantage concurrentiel aux entreprises étrangères non soumises à la contrainte carbone. Tôt ou tard, donc, les installations maintenues sur le territoire grâce à la subvention implicite finiront par disparaître, comme l'illustrent les innombrables exemples d'aides d'État aux entreprises tentées par la délocalisation.

Que faire ?

L'Union européenne et la France sont-elles dès lors condamnées à un dilemme impossible : soit ne rien faire en attendant que les autres pays acceptent eux aussi de s'imposer des contraintes carbone aux effets économiques équivalents aux nôtres ; soit, se conformant à un impératif moral de type kantien, décider de s'imposer unilatéralement des contraintes carbone, mais qui ont alors le double inconvénient de faire perdre à l'UE – ou à la France – ses capacités productives, au profit des pays sans contrainte carbone, et d'être inefficace dans la lutte contre le changement climatique, puisque la demande pour les produits carbonés ne sera pas réduite ?

Vente aux enchères des permis et révélation de la trajectoire de prix

Pour tenter de surmonter ce dilemme, on peut tirer la décision du Conseil dans deux directions qui pourraient finalement améliorer le projet initial : la mise aux enchères de la totalité des permis dès 2013 et la révélation de la

trajectoire du prix du carbone pour tous les agents économiques d'ici à 2013.

La distribution gratuite de quotas ou les exemptions partielles de taxe carbone n'étant pas de bonnes solutions, le plus simple, pour échapper à la censure du Conseil, consisterait pour le gouvernement à décréter que les permis qu'il distribue annuellement aux entreprises françaises soumises au marché européen seront désormais payants et non gratuits, ce qui constituerait une réponse satisfaisante aux objections du Conseil. Après tout, l'Allemagne et le Royaume-Uni mettent déjà une partie de leur permis aux enchères. Mais la loi européenne interdit d'allouer à titre payant plus de 10 % des permis jusqu'à la fin 2012. Le « dispositif » que le gouvernement va devoir inventer ne pourra donc pas relever de la mise aux enchères pour 90 % des permis distribués. Il faudra donc le compléter par l'extension de la taxe carbone jusqu'en 2013 aux secteurs soumis au marché européen, au terme de négociations serrées avec les secteurs concernés. Et au-delà ? Il faudra que le gouvernement, s'il ne veut pas prolonger ce régime de transition, prenne l'engagement devant le Conseil de mettre aux enchères tous les permis français à partir de 2013 sans attendre 2027, date aujourd'hui prévue au niveau de l'Union. Le gouvernement jouera vraisemblablement sur les dérogations pour « fuite de carbone » reconnues dans le « paquet climat-énergie » européen voté en décembre 2008 et adopté par le Conseil européen en avril 2009, puisque le Conseil constitutionnel reconnaît à l'argument de la « compétitivité de secteurs économiques exposés à la concurrence internationale » un caractère d'intérêt général. Il faut donc examiner cet argument de la « fuite de carbone » de près (voir section suivante).

Par ailleurs, si une « commission verte » doit se prononcer chaque année sur le taux de la taxe et que son verdict n'engage ni le Gouvernement, ni le Parlement, la taxe carbone deviendra vite une « loterie carbone », évoluant au gré des contextes sociaux et politiques dans un épais brouillard. Toutes ses modalités doivent être « révélées » au plus tôt si l'intention des pouvoirs publics est de changer les comportements des Français (on peut d'ailleurs envisager à ce sujet des taux plus forts d'emblée pour éviter des phénomènes de surconsommation dans les premières années de mise en place de la taxe). Le Conseil constitutionnel obligeant le gouvernement français à envisager la situation fiscale des entreprises soumises au marché européen du carbone, il devrait se saisir de cette occasion pour éclairer l'avenir de

tous les agents économiques concernés par la taxe carbone.

« Fuite de carbone », tarif carbone et négociations internationales

Le gouvernement français a assorti l'annonce de son nouveau projet de loi d'une réitération de son intention de défendre auprès des autorités communautaires la mise en place d'une « taxe carbone aux frontières de l'Union européenne visant à internaliser dans le prix des produits importés leur propre coût carbone » dans le but d'établir « un cadre concurrentiel juste pour les entreprises implantées en Europe ». Il est donc utile de revenir brièvement sur les enjeux de ce « tarif carbone », qui doit être distingué de la « taxe carbone », française ou européenne, même si les deux prélèvements sont liés. Il convient à ce sujet en particulier de préciser le rapport entre « fuite de carbone », prélèvement aux frontières européennes et avancée des négociations internationales.

L'UE devrait en effet durcir progressivement le signal-prix envoyé à ses entreprises par le biais du marché européen du carbone (EU ETS) et s'est engagée à mettre progressivement aux enchères une partie des permis d'émission dont 97 % en moyenne dans les pays membres sont aujourd'hui distribués gratuitement. Cette politique pose un problème d'incitation : les entreprises ainsi taxées peuvent décider de délocaliser une partie de leur production pour échapper à ce prélèvement dont leurs concurrents sont de fait exemptés, provoquant une « fuite de carbone », en particulier vers la Chine. Cet argument de la « fuite de carbone » n'est pourtant pas nouveau : il fut introduit au début des années 1990 dans les toutes premières études visant à évaluer la validité économique de la proposition de « taxe énergie-carbone » proposée par la Commission européenne dès 1992. Il prend cependant aujourd'hui un relief particulier et constitue un vrai défi pour la politique climatique européenne qui serait en quelque sorte auto-contradictoire : si la fuite de carbone s'avère importante, cela signifie que les émissions européennes ne seront pas réduites, mais simplement déplacées. Le paquet « climat-énergie » prévoit, face à cet enjeu, d'allouer gratuitement des permis au-delà de 2013 aux entreprises exposées à la concurrence internationale, argument que semble accepter le Conseil constitutionnel au nom de la poursuite de l'intérêt général. Or, cette dérogation à la loi européenne, dont les critères tels que définis par la décision de la Commission du 24 décembre 2009 sont particulièrement larges, ne

règle en rien le problème d'incitation à délocaliser les émissions.

Il faut en fait distinguer trois cas de figure, du meilleur au moins bon, pour comprendre comment l'Union européenne peut efficacement et légitimement traiter le problème de la « fuite de carbone ».

La meilleure option consisterait à instituer une « taxe européenne sur le carbone ajouté » qui frapperait tous les produits du marché unique, y compris les importations¹. Cette taxe, prélevée à tous les stades de la production en fonction du carbone ajouté au produit, pourrait aisément être articulée au marché européen du carbone. Elle serait efficace dans la mesure où, répercutée dans les prix de vente, elle accroîtrait le prix des produits carbonés. Elle serait à la fois une « taxe carbone » et un « tarif carbone », puis-que, comparable à la TVA, elle frapperait également les importations en provenance des pays tiers². Elle serait également compatible avec la Charte de l'OMC dans la mesure où, fondée sur une préoccupation écologique, elle ne discriminerait pas en fonction de la provenance des produits mais de leur contenu en carbone. Enfin et peut-être surtout, elle serait légitime sur la scène internationale et pourrait difficilement être attaquée comme une mesure de protection dès lors qu'il s'agit plutôt d'une mesure de précaution fondée sur un choix de modèle de développement. Notons que cette mesure serait indépendante de l'état des négociations climatiques internationales.

La deuxième option viserait, dans l'hypothèse où ces négociations aboutiraient à un accord ambitieux qui fixerait, notamment, à la Chine des cibles de réduction non seulement de l'intensité carbonique de sa croissance mais aussi de son intensité énergétique, à abolir en contrepartie les dérogations pour « fuite de carbone », devenues sans objet, et à renoncer également à établir un tarif carbone aux frontières de l'UE.

Ce n'est que dans un troisième scénario, celui de l'échec des négociations en 2010, qu'un tel tarif aurait un sens économique et politique. La pression serait alors forte de la part des entreprises

européennes de maintenir, voire d'étendre les dérogations pour « fuite de carbone » et l'imposition d'un prélèvement sur les importations chinoises apparaîtrait alors comme une solution viable pour corriger la distorsion de concurrence que constituerait le « dumping carbone ». Du point de vue des objectifs de l'UE, dont l'intention est d'utiliser son influence sur la scène mondiale pour réduire le niveau mondial des émissions pour limiter le réchauffement terrestre à 2°, il serait également parfaitement logique de vouloir détourner ses 500 millions de consommateurs des produits chinois, aussi attractifs économiquement que fortement carbonés. Pourtant, même si ce prélèvement pouvait être rendu compatible avec la Charte de l'OMC (à condition d'être étendu à tous les pays partenaires commerciaux de l'UE), il aura un problème évident de légitimité du fait des conséquences de la « fuite de carbone ». En effet, de récents calculs montrent que près de la moitié de l'augmentation de la part de la Chine dans les émissions mondiales de 2002 à 2007 peut être attribuée non pas à des sources intérieures de pollution mais à l'exportation de biens manufacturés vers les pays développés. Même si l'Union décide alors de ne plus distribuer de quotas gratuits³, il est vraisemblable que des mesures de rétorsion soient de toute façon engagées, mesures pouvant conduire à une « guerre du carbone » à l'échelle mondiale.

On peut penser que l'impact du changement climatique sur la Chine et l'impact de la Chine sur le changement climatique conduiront à la coïncidence, dans un avenir proche, des causes et des conséquences du changement climatique. Toutes les mesures prises pour accélérer cette coïncidence sont bienvenues, en théorie. Mais même si elles paraissent écologiquement, économiquement et légalement fondées, elles doivent être mises en cohérence avec la politique climatique européenne pour devenir légitimes.

3. Un « tarif carbone » ne règle, toutefois, pas le problème de la compétitivité des entreprises implantées en Europe sur les marchés tiers.

1. Sur les différentes options de taxe carbone européenne voir : É. Laurent et J. Le Cacheux, *Une Union sans cesse moins carbonée ? Vers une meilleure fiscalité européenne contre le changement climatique*, Notre Europe, 2009.

2. Si cette « TCA européenne » devait, à l'instar de la TVA, être conforme au principe d'origine, les exportations européennes vers le reste du monde en seraient exemptées. Dans ce cas, l'efficacité dans la réduction des émissions mondiales de carbone serait moindre, mais le problème des « fuites de carbone » serait résolu d'une manière plus cohérente qu'avec la distribution gratuite de quotas. Les pays tiers pourraient toutefois, dans cette hypothèse, y voir une arme de concurrence déloyale.

Abonnements

Tél/ 01 45 49 83 64 - Fax/ 01 45 49 83 34

Directeur de la publication :
Jean-Paul Fitoussi

ISSN N° 0751-66 14 ■ Commission paritaire n° 65424

Mise en page : Valérie Richard

Imprimerie Bialec, Nancy

Prix : 4,50 €