



Éliminer ou transformer les incitations et subventions dommageables à la biodiversité:

L'exemple de l'Allemagne

Kai Schlegelmilch

Kai.Schlegelmilch@bmu.bund.de

N II 4 – Conservation de la nature et protection de l'environnement dans l'agriculture

**Incitations dommageables à la biodiversité dans le monde et en Europe
Berne, 11.05.2023**



Les impacts de la réduction de subventions dommageables

Il est important de souligner que toutes les mesures liées à l'énergie et au climat ont aussi des impacts positifs de manière générale sur la biodiversité.

Raisons: la grande incidence de la crise climatique sur la biodiversité.

Pourtant, la mise en œuvre du tournant énergétique peut entraîner de graves conséquences négatives sur la biodiversité.

Mais le système actuel avec énergie fossile/nucléaire a aussi des incidences négatives qui ne doivent pas être négligées.

Il faut donc suivre une approche équilibrée.



Subventions dommageables à l'environnement déjà réduites

- **Réforme taxe environnementale (1999-2003)**
- **Mise en œuvre de la directive UE sur la taxation de l'énergie 2004**
- **Taxe sur les poids lourds (HGV Charge) introduite en 2005**
- **Abolition de l'aide aux propriétaires 2006**
- **Taxe sur les billets d'avion 2011**
- **Taxe sur le combustible nucléaire 2011 (abolie/remboursée en 2016)**
- **Extension de la taxe sur les poids lourds 2014**
- **Suppression progressive des subventions de la houille 2018**
- **Tarifification du carbone 2021**
- **Augmentation de la taxe sur les poids lourds 2023**
- **Politique agricole commune (PAC) 2023: plus de 50% des paiements sont liés à des critères sur l'environnement/la biodiversité**
- **2024: extension du SEQE-UE de 40% à 80% des émissions de gaz à effet de serre (vient de passer au Parlement de l'UE)**



Accords politiques récents de la coalition (28.03.2023)

- **La taxation du carburant pour les transports** doit être davantage axée sur son impact environnemental et climatique.
- La **taxe sur les poids lourds (Lkw-Maut)** doit s'appliquer déjà à partir de 3,5 tonnes dès 2024 (entreprises artisanales exclues).
- **Le rail doit bénéficier d'investissements de 45 md. € d'ici à 2027**, financés notamment par un supplément CO₂ à la taxe sur les poids lourds de 200 €/t CO₂. Les camions à émissions nulles doivent être exemptés jusqu'à fin 2025, puis ne payer que 25%.
- **Les transports publics locaux** (en particulier dans les régions rurales) et les pistes cyclables doivent être étendus. Il faut soutenir les moteurs de trains à carburant de substitution.
- **Les carburants synthétiques** (e-carburants) doivent être plus utilisés et encouragés à court terme. L'accord entre le gouvernement allemand et l'UE consiste à autoriser les nouvelles voitures avec moteur à combustion même au-delà de 2035 si elles n'utilisent que des e-carburants.
- Il faut **investir beaucoup plus pour le rail que pour les routes**. Pour les routes, il faut se concentrer sur l'entretien et l'assainissement, p. ex. pour les vieux ponts. Le gouvernement veut déclarer un «intérêt public prépondérant» pour certains projets de routes (#144) pour supprimer les engorgements et les goulots d'étranglement.



A titre d'illustration:

Résultats d'une étude de l'Office fédéral de la protection de la nature en
2019 (chiffres non actualisés)

Subventions dommageables à la biodiversité en Allemagne (en milliards d'euros)

Logements et transports

p. ex. atténuer la réduction de l'impôt sur le revenu forfaitaire

8.6

Subvention fiscale du diesel

(différentiel de taxation de 18 cent. €/litre)

Agriculture et énergie bio

p. ex. paiements directs de la politique agricole commune (PAC) de l'UE

13.5

Réduction de la taxe sur la valeur ajoutée pour les produits animaux (viande, lait)

(Autres) subventions qui nuisent au climat dans le secteur de l'énergie

33.0

p. ex. nombreuses réductions de taxes sur l'énergie pour plusieurs secteurs

Taux de taxation de l'énergie plus faible pour la plupart des carburants les plus polluants

➔ Total (minimal)

55.1



Compensations des incidences physiques de coûts externes non internalisés (en milliards € par année)

Sur la base d'une étude de l'Office fédéral de la protection de la nature, 2019

- Pour l'usage excessif d'engrais** > 1,0
 - Une taxe sur le surplus d'azote doit être introduite pour réduire les effets négatifs externes de l'agriculture et les compenser.

- Pour l'usage excessif de pesticides** 1,0
 - Sur la base des expériences positives de la Norvège et du Danemark, il faut introduire une taxe différenciée selon la classe de risque.

- Les recettes doivent être utilisées pour**
 - le recyclage dans l'agriculture
 - des mesures ciblées dans des domaines particulièrement sensibles
 - accroître l'acceptation



Conclusions

1. L'Allemagne compte **des subventions dommageables à la biodiversité à hauteur de 55 milliards d'euros** au moins, qui doivent être réduites.
2. Il faut introduire des **paiements de compensation** pour l'usage excessif d'engrais et de pesticides (fournissant plus de 2 milliards d'euros).
3. **Une part infime de ces recettes additionnelles suffirait à améliorer nettement les dépenses publiques pour la biodiversité** afin d'atteindre les objectifs en matière de biodiversité (1,4 milliard d'euros, contre 0,6 milliard d'euros actuellement; **différence: 0,8 milliard d'euros**)



Leçons apprises

1. Il faut des **politiciens courageux et des gestionnaires tenaces**.
2. Il est crucial d'effectuer **une surveillance et des rapports réguliers**, comme divers rapports gouvernementaux tels que le rapport semestriel sur les subventions avec évaluation de l'impact sur la durabilité (par le ministère des finances) et de corriger les subventions.
3. **Utiliser des processus politiques de toute façon en cours**, notamment les discussions sur le budget (ainsi que la biodiversité et le climat) et la planification budgétaire annuelle pour intégrer des réformes de subventions.
4. Former **des alliances avec ceux qui ont potentiellement à gagner** de telles réformes, comme le ministère des finances, mais aussi des entreprises et d'autres acteurs.
5. Mener une **communication adéquate et stratégique** pour soutenir les réformes de subventions.
6. Cibler les mesures de soutien actuelles et ultérieures pour l'environnement (**«reprise verte»**) constitue la **chance de la crise** pour accélérer la transition écologique. Le **pacte vert pour l'Europe** et d'autres études soulignent ces chances. (<https://foes.de/publikationen/2020/200330> FOES Economic support measures corona crisis.pdf)



Conférence internationale de l'Office fédéral de la protection de la nature (BfN): Incitations économiques qui affectent la biodiversité

Date: 13 au 16 juin 2023

Lieu: sur la belle île de Vilm, sur la mer Baltique (Allemagne)

Programme sur:

<https://www.bfn.de/veranstaltungen-ina/economic-incentives-affect-biodiversity-06-2023>

Inscription sur:

https://www.bfn.de/en/bfn-events/logon/ina_praesenz/10506

Délai: 29 mai 2023



Sources:

1. Office fédéral de la protection de la nature (BfN):

Réduction des subventions dommageables à la biodiversité et compensations pour les impacts physiques: instruments économiques pour la protection de la biodiversité (BfN, 2019, en allemand):

https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/oekonomie/Dokumente/Abbau_naturschaedigender_Subventionen.pdf

2. Ministère fédéral des finances (MoF, 2021, en allemand):

Rapport semestriel sur les subventions avec évaluation de l'impact sur la durabilité:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Press_Room/Publications/Brochures/28-subsidy-report.html

3. Rapport de l'Office fédéral de l'environnement (UBA, 2016):

Subventions dommageables à la biodiversité:

en allemand : <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umweltschaedliche-subventionen#umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland>

en anglais: <https://www.umweltbundesamt.de/en/environmentally-harmful-subsidies#direct-and-indirect-subsidies>

4. Accords politiques récents de la coalition **sur des aspects fiscaux (28.03.2023)**

(seulement en allemand): <https://cdn.prod.www.spiegel.de/media/0e795cf8-1321-4f84-8c36-8a2f428ef958/Ergebnis%20Koalitionsausschuss%2028.%20Ma%CC%88rz%202023.pdf>