Taxes et prix de l'énergie :
Pour ou contre l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes
Texte de Solidaires

▒ L'enjeu

Lutter contre l'effet de serre par une réduction des émissions de CO2, en sachant que les transports, l'habitat, et l'industrie en sont les principales causes, du fait de leur usage massif des combustibles fossiles (pétrole et gaz). Dans le cadre du protocole de Kyoto de 1997, l' Union Européenne s'est fixée pour objectif de réduire de 8 % ses émissions de gaz à effet de serre au cours de la période 2008 / 2012 par rapport à 1990. En France, comment atteindre cet objectif ? Pour réduire les émissions de CO2, une piste avancée serait de fixer à un niveau élevé le prix de l'énergie en la taxant fortement. Cette proposition aurait-elle l'effet incitatif souhaité sur les comportements ? Emporterait-elle des effets négatifs ? Après un bref descriptif de la fiscalité énergétique en France, les arguments pour et contre l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes sont passés au crible.

▒ La fiscalité de l'énergie : en quoi consiste-elle ? Son poids.

○ *La fiscalité sur l'électricité*

La fiscalité de l'électricité se compose des taxes locales sur l'électricité (taxe municipale de 8% et taxe départementale de 4 %), ainsi que de la TVA dont le taux est de 5,5 % sur l'abonnement et de19,6% sur la consommation.
L'électricité est donc taxée en fonction de sa consommation pour son usage domestique et industriel. Mais elle est bien moins taxée pour son usage industriel que domestique (les entreprises peuvent récupérer la TVA qui leur est facturée).

○ *La fiscalité sur le gaz naturel : la TICGN*

Le gaz naturel à usage domestique n'est pas taxé.
Le gaz naturel à usage industriel est taxé (1,19€ par mégawattheure). Il s'agit de la taxe intérieure sur les consommations de gaz naturel (TICGN).
Comme pour l'électricité, les abonnements de gaz sont soumis à la TVA au taux de 5,5% et la consommation de gaz à 19,6%.
Le gaz naturel, c'est 14% de la consommation d'énergie en France contre 23 % de la consommation d'énergie dans le monde.
En 2007, la TICGN a rapporté 201 millions d'euros.

○ *La fiscalité sur le charbon : la TICC*

Depuis le décret du 14 mai 2007, le charbon qui jusqu'ici n'était pas taxé, a été soumis à la TICC (taxe intérieure sur la consommation de charbon) afin de répondre à une directive européenne, mais son assiette est réduite et son taux faible (1,19€ par mégawattheure). Cependant le charbon utilisé par les particuliers est exonéré.
Le charbon, c'est 4,5 % de la consommation d'énergie en France contre 24 % dans le monde. En terme de production, la France a cessé d'être un pays producteur : les extractions ont été arrêtées.

○ *La fiscalité sur les produits pétroliers et le gaz naturel carburant (GVN-gaz naturel véhicule): la TIPP.*

La TIPP (taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers) est perçue sur les volumes et non sur le prix de vente du produit. A noter que la TIPP ne pèse pas du même poids pour tout le monde puisque depuis 2000, les entreprises de transport routier de marchandises et de transport de voyageurs bénéficient sur une base forfaitaire du remboursement partiel de la TIPP. Le pétrole, c'est 36 % de la consommation d'énergie en France, ce qui représente le niveau de consommation mondiale. Qu'en est-il de l'évolution du prix du pétrole ? Nous avons vécu une longue période de hausse continue depuis 2003. Le pic à 145 dollars le baril observé cet été représente une multiplication par 7 depuis le plus bas niveau de 2002, alors qu'en 1973 et 1979 nous avons connu des multiplications par 5 des prix en quelques semaines, ce qui constituait un véritable choc. Depuis l'automne 2008, avec l'entrée en récession économique de l'ensemble de l'OCDE, cette hausse du prix du pétrole s'est brutalement interrompue. Le prix du baril est passé en octobre en dessous des 100 dollars (90 dollars le 6 octobre) pour s'effondrer littéralement : le 26 décembre, le baril ne vaut plus que 35 dollars soit – 75% en 5 mois. A la pompe, le litre d'essence est descendu à 1 €, le gaz vaut moins de 1 € le litre (contre 1,45 € en mai 2008) et le super sans plomb 95 tourne autour de 1€. La TVA se rajoute à la TIPP, au taux normal de 19,6 %. Elle s'applique sur le prix de base augmenté de la TIPP. Les recettes de la TVA sur les produits pétroliers perçues en 2007 se sont élevées à 8,6 milliards d'euros.

La fiscalité énergétique rapporte des sommes considérables à l'Etat, essentiellement grâce à la TIPP.
En 2007, la TIPP a rapporté 24 milliards d'euros à l'Etat, et les rentrées fiscales provenant des produits pétroliers occupaient le 4ème rang, derrière la TVA (135 milliards d'euros), l'impôt sur le revenu (60,5 milliards d'euros) et l'impôt sur les sociétés (53,9 milliards d'euros).
Les recettes de la TVA sur les produits pétroliers perçues en 2007 se sont élevées à 8, 6 milliards d'euros.
En 2007, la part des taxes (TIPP +TVA) en % du prix à la pompe était de : 63,6 % pour le SP95 ; 62,4% pour le SP98 ; et 53,3% pour le gazole.
La majeure partie du prix du carburant est donc constituée de taxes.
Les quatre énergies les plus répandues (électricité, gaz, pétrole et charbon) sont taxées de façon différente suivant leur usage.
Dans l'ordre décroissant du niveau de taxation, l'usage des produits énergétiques est le plus taxé pour les transports (carburants), puis pour l'énergie domestique et enfin pour l'usage industriel. L'énergie la plus taxée en valeur et en taux est le supercarburant, puis viennent les autres carburants. Loin derrière, l'électricité à usage domestique arrive en position suivante puis vient ensuite le gaz à usage industriel. Enfin, il faut relever que le charbon est très faiblement taxé en France, mais il est peu utilisé (4,5 % de la consommation d'énergie en France contre 24 % dans le monde). Le supercarburant est le produit énergétique le plus taxé en France.

Comme pour la plupart des pays européens (U.E.), la fiscalité de l'énergie se caractérise par :
- une forte taxation des carburants utilisés pour les transports (surtout le supercarburant. Dans une moindre mesure le GPL moins polluant),
- une taxation moyenne de l'électricité,
- une taxation faible du gaz,
- une taxation très faible pour le charbon.

Voilà pour un tableau rapidement brossé de la fiscalité énergétique. On le voit, la taxation de l'énergie peut avoir un impact très important sur le prix de l'énergie, c'est le cas en particulier de la TIPP. Mais peut-on faire de la fiscalité énergétique un outil au service d'une politique environnementale, ce qui n'a pas été le cas jusqu'ici ? Voici, dans le cadre d'une politique écologique, les arguments pour ou contre l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes.

▒ Pour l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes

→ *Car elle aboutit à une diminution de la consommation d'énergie*. La cherté du prix amène à rationaliser la consommation…C'est la chasse au gaspi ! Les conseils se multiplient pour amener les consommateurs à réduire le chauffage, ne pas laisser les lampes allumées en vain, éteindre les appareils en veilleuses, etc… Les économies d'énergie deviennent une priorité. C'est à partir du choc pétrolier de 1974 qu'une politique d'économie d'énergie a été mise en place en France par le gouvernement du fait de la flambée du prix du pétrole…
Le signal prix vient donc modifier nos comportements vis-à-vis de la consommation d'énergie.
Et moins d'énergie carbonée consommée (pétrole, gaz), c'est moins de pollution par le CO2.
Mais ne renvoie-t-on pas ainsi la responsabilité au consommateur, en le culpabilisant ? Et quelle mesure de l'impact réel de ces économies d'énergie ?

→ *Parce qu'elle conduit à rechercher l'efficacité énergétique dans tous les domaines* (chauffage, transport, bâtiment…). C'est ainsi que de nouvelles normes thermiques sont mises en place dans le bâtiment, qu'il est fait la promotion de véhicules consommant moins de carburants (avec système incitatif à l'appui pour en favoriser l'acquisition tel le bonus/malus, ou la fixation de normes d'émission de CO2- 130gr de CO2/km)…

→ *Parce que le prix élevé de l'énergie tel le pétrole amène à rechercher d'autres sources d'énergie* à contenu plus faible en carbone. En ce sens, il faut différencier les prix des énergies selon leur contenu en carbone pour amener les consommateurs à changer leurs choix.

→ *Car elle tend à réduire le différentiel de prix par rapport aux énergies renouvelables* dont le coût de revient est élevé (photovoltaïque, éolien…).

→ *Parce qu'elle permet de ralentir la consommation des ressources mondiales de combustibles fossiles* dont les quantités ne sont pas infinies : il s'agit là d'énergies non renouvelables.

→ *Taxer l'énergie permet de faire payer le pollueur,* s'agissant d'énergies combustibles polluantes. C'est donc une application directe du principe pollueur/payeur. A cet égard, les particuliers (ainsi ceux qui utilisent leur véhicule individuel) comme les industriels payent.

→ *Taxer l'énergie est la garantie d'un effort réparti entre tous* et non fonction du seul bon vouloir des individus.

→ *Taxer l'énergie permet d'éviter des coûts futurs exorbitants en matière environnementale*. De cette manière, en effet, nous payons tout de suite pour agir tout de suite : les recettes fiscales supplémentaires dégagées permettront d'agir en matière environnementale. L'action environnementale se trouve ainsi financée par la hausse du prix de l'énergie que constitue une augmentation de taxe (ex : financer la recherche d'économie d'énergie dans le bâtiment pour la meilleure isolation thermique des immeubles, ou développer la recherche en matière d'énergies renouvelables – solaire, éolien et autres (courants marins…).

→ *L'augmentation du prix de l'énergie par les taxes maintenant facilite les transitions*. Elle incite à favoriser les restructurations, dans le long terme, pour agir en profondeur, plutôt que d'agir dans l'urgence pour réparer, et comment ? Les acteurs économiques (Etat, particuliers, entreprises) révisent leurs choix et investissements de façon profonde et durable. C'est un signal prix lisible sur le long terme.

→ *La taxation de l'énergie est un outil pour l'Etat pour opérer une augmentation contrôlée du prix de l'énergie plutôt que de laisser le marché réguler le prix de l'énergie à la hausse ou à la baisse en fonction de l'offre et de la demande*. L'augmentation du prix de l'énergie par les taxes évite ainsi les baisses intempestives dues au marché, qui stoppe efforts d'économies d'énergie et investissements en faveur des ENR.

→ *L'augmentation du prix de l'énergie par les taxes permet de réduire la dépendance énergétique* de la France dont le taux de dépendance énergétique est d'environ 50% (ce taux diffère en fonction de l'énergie primaire utilisée) et se situe à la moyenne européenne, du fait qu'elle ne dispose pas de combustibles fossiles -pétrole, gaz, charbon- (et sans compter l'uranium, indispensable à la production nucléaire, que la France importe en totalité). Les autres sources d'énergie (ENR) se trouvent ainsi favorisées. Cette question pose aussi le cadre géographique pertinent de cette dépendance énergique (Europe…).

▒Contre l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes

→ *Car elle pénalise le pouvoir d'achat des ménages modestes*. Comment à la fois affirmer le droit d'accès de tous à l'énergie, pour se chauffer, se transporter, et vouloir diminuer la consommation de l'énergie au plan global en procédant à de lourdes augmentations de prix ? L'énergie est à la base de toutes les activités humaines (se chauffer, s'éclairer, cuire les aliments, produire…). A l'évidence, ce seront les ménages en difficulté financière (précaires, chômeurs, bas revenus) qui seront d'abord pénalisés, or ils sont de plus en plus nombreux avec la crise économique, et ils ne figurent pas dans les gros consommateurs ! De fortes augmentations du prix de l'énergie sur une population défavorisée peut mener purement et simplement à l'explosion sociale. Ainsi, fin novembre 2008, la Guyane est entrée en action, revendiquant une baisse de 50 centimes sur le prix du carburant qui avait atteint 1,77 €. Le prix a été baissé de 30 centimes suite à la révolte des guyannais… Et en janvier/février 2009, le collectif LKP de la Guadeloupe réclamait outre une hausse du salaire minimum de 200 €, la baisse du prix du carburant, des produits de première nécessité, des impôts et des taxes.

L'argument selon lequel les ménages les plus modestes seront pénalisés par une augmentation du prix de l'énergie peut tomber si on met en place des tarifs sociaux pour eux : tarif social pour l'électricité et le gaz, voire une tranche gratuite. Mais ce n'est pas possible pour le carburant …Une piste serait de différencier les tarifs selon l'usage de l'énergie considérée en mettant en place une taxation allégée pour la satisfaction des besoins premiers.

→ *L'augmentation du prix de l'énergie (le carburant en particulier) pèse de manière disproportionnée sur certaines catégories de populations* (routiers, artisans-pêcheurs…)

→ *L'incitation par les prix à changer de comportement n'est opérante que si les possibilités de changement de choix sont réelles*. Sinon le consommateur se retrouve piégé.

→ *L'augmentation du prix de l'énergie aux fins d'économie d'énergie ne peut donc se substituer à la recherche de nouveaux développements technologiques* permettant de réduire l'usage des combustibles fossiles fortement carbonés tels le pétrole ou le charbon. Il faut pour cela un investissement massif de l'Etat dans la recherche et le développement s'inscrivant dans une politique environnementale déterminée.

→ *Les subventions allouées à ce type de recherche et à l'installation des équipements (développement des ENR, etc…) constituent une alternative crédible* à l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes, la source de financement étant le budget de l'Etat. Cela nécessite une politique publique favorisant l'émergence des ENR.

→ *Autre alternative possible : l'augmentation du prix de l'énergie par la mise en place de marchés de quotas d'émission de CO2*. C'est la solution adoptée au niveau européen. Dans ce cas, c'est le marché qui se charge de réguler le prix de la tonne de CO2 en fonction de l'offre et de la demande. Le problème, c'est que les quotas alloués ont été tellement généreux que le système n'a pas fonctionné : le prix de la tonne de CO2 est tombé très bas, à moins de 10 € ! Le principe pollueur/payeur s'est trouvé vide de tout contenu.

→ *L'augmentation brutale du prix du pétrole lors des chocs pétroliers de 1973 et 1979 a contribué à amener la France à rechercher et développer la filière énergétique nucléaire*, qui permet de produire massivement de l'électricité à bas prix pour les ménages et l'industrie (78% de la production d'électricité est d'origine nucléaire). Compte tenu de cette orientation, EDF a poussé à cette époque au « tout électrique ». Comme le nucléaire ne produit pas de CO2, Borloo met en avant le choix français du nucléaire comme s'il s'agissait d'un choix écologique, en occultant les risques spécifiques à cette filière (risques d'accidents majeurs tels ceux de Three Mile Island et Tchernobyl) et le problème des déchets nucléaires… Cependant le carburant est incontournable pour les transports (excepté tout de même les trains et voitures électriques).
→ *L'augmentation du prix de l'énergie atteint la compétitivité des entreprises françaises*. Ainsi aux USA, l'essence est moins taxée qu'en France. Une solution avancée serait de frapper les importations des pays qui taxent peu l'énergie par des droits de douane. Cela pose cependant le problème du protectionnisme : va-t-on fermer notre pays aux autres ? Autre problème : les droits de douane sont fixés au niveau européen depuis 1993, et non plus au niveau de la France.

→ *Le prix élevé de l'énergie constitue un encouragement à la délocalisation d'activités polluantes* hors de nos frontières (fuite de carbone). Nous sommes dans le cadre de la mondialisation libérale ! Ce déplacement d'activités polluantes est bien sûr nuisible aux populations des pays du Sud. On en revient à la proposition d'une taxe différentielle écologique instaurée aux frontières (sous forme de droits de douane) pour protéger nos pays des pays n'appliquant pas les traités concernant le climat. Les pays du Nord iront-ils vers un nouvel impérialisme vert ?
→ Le prix élevé du pétrole en France depuis les années 70 n'est pas dû seulement à l'augmentation brutale de son prix par les pays producteurs de pétrole (réunis au sein de l'OPEP), mais aussi largement à la *forte taxation du pétrole frappé par la TIPP et la TVA. Est-ce que cela a pour autant généré une réorientation de la politique de l'Etat en faveur de l'environnement ?* La réponse est non. C'est seulement une politique d'économie d'énergie qui a été mise en place. Est-ce que cela a fondamentalement changé les comportements des entreprises et des ménages ? Guère. Est-ce que cela a suscité un investissement en faveur des énergies renouvelables ? Peu d'efforts en ce sens en France. Pourquoi ? La TIPP telle qu'elle a été instituée a eu pour objectif premier d'assurer des ressources fiscales à l'Etat et d'éviter une trop grande consommation de pétrole génératrice d'importations élevées et donc de dépendance énergétique.

La TIPP, pas plus que la TICGN n'ont été inscrites dans le cadre d'une politique environnementale.

Conclusion - L'élément essentiel : la volonté d'une véritable politique environnementale

Augmenter le prix de l'énergie par les taxes n'a jusqu'ici comme résultat que de laisser la fiscalité énergétique à sa vocation budgétaire première de remplir les caisses de l'Etat et des collectivités locales. En tout état de cause, l'augmentation du prix de l'énergie par les taxes ne saurait être une fin en soi.
Elle doit être conçue comme l'un des moyens d'une politique écologique et non comme une voie unique. Et s'il faut en passer par la taxe, il faut prendre garde à ne pas pénaliser les plus démunis en prévoyant des mécanismes d'allègement, d'exonération, ou de mise en place de tarifs sociaux.

Mais, bien d'autres moyens peuvent être utilisés comme le recours aux ressources budgétaires classiques de l'Etat en allouant des subventions, comme en finançant des programmes de recherche, comme par la mise en place de réglementations, de normes, de mesures de sobriété énergétique avec pour objectif la maîtrise de l'énergie.

Tous les moyens doivent se conjuguer au service d'une politique de l'environnement, aucun n'est à exclure. Mais il faut à chaque fois en mesurer la portée et les limites. En la matière, c'est la volonté de mener une politique écologique qui constituera l'élément déterminant. Pour donner à la fiscalité énergétique le sens d'une fiscalité écologique dont l'objectif est de modifier les comportements, il faut donc l'intégrer dans le cadre d'une véritable politique de l'environnement. Les changements de fonds recherchés peuvent être obtenus en affectant tout ou

partie des ressources collectées en matière de fiscalité énergétique à des fonds affectés à une politique écologique (financement de la recherche de nouveaux développements technologiques, investissement pour le développement des ENR…).

Et pour une politique environnementale, l'objectif premier est bien évidemment de taxer l'énergie en fonction du contenu en carbone. Qu'en est-il ? Par rapport au contenu en carbone, les carburants très polluants en CO2 apparaissent comme les plus taxés, suivi par les combustibles (comme le fioul). Le gaz, moins polluant en CO2, est aussi moins taxé. Cela va dans le bon sens avec tout de même un bémol : la source d'énergie la plus polluante (le charbon) est aussi la moins taxée (mais n'est plus guère utilisé en France). Mais n'oublions pas que la production d'énergie génère bien d'autres pollutions que le carbone. Toutes les formes polluantes doivent être visées, et le principe pollueur/payeur doit s'appliquer à toutes les sources de pollution.

Aujourd'hui, il y a une absence totale de projection sur l'avenir. La crise économique peut-elle amener le gouvernement à changer de politique dans un sens plus favorable à l'environnement ?

En tant que syndicalistes, nous avons aussi une responsabilité dans l'entreprise, nous pouvons agir en son sein pour réduire les gaspillages d'énergies, tout en améliorant les conditions de travail.

NPA-Rouen
(argumentaire taxe carbone)

1. La contribution climat énergie ou taxe carbone, c'est quoi ?

La taxe carbone est une nouvelle taxe qui s'appliquera en 2010 sur les combustibles fossiles (gaz naturel, charbon, fioul domestique, fioul lourd) et les carburants (gazole et super). Elle est mise en place dans le but de limiter les émissions de gaz à effet de serre. La France n'est pas tenue d'appliquer la taxe carbone par un accord européen ni international.

Le gouvernement a décidé de fixer son montant à 17€/ t de CO_2. Pour chaque énergie, elle sera calculée en fonction du contenu en carbone et donc du potentiel d'émission de CO_2, sans tenir compte du rendement énergétique lors de la combustion ni du service rendu lors de son utilisation.

La taxe carbone sera prélevée à la source par les distributeurs, c'est-à-dire qu'elle augmentera directement le prix des énergies à l'achat.
Par exemple, la taxe carbone entrainera une augmentation du prix de 4 à 5 centimes d'€ par litre de carburant, de + 7% de la facture pour le fioul domestique et de + 15% pour le gaz naturel. Elle entraînera probablement aussi une augmentation du prix des produits ayant nécessité l'utilisation d'énergie pour leur production, leur transport ainsi que des services. Les collectivités locales seront aussi soumises à cette taxe qui sera sans aucun doute répercutée sur les impôts, services etc.

Cette taxe est en discussion dans la loi de finance de 2010, la liste et les modalités des exonérations peuvent évoluer, on peut citer parmi celles déjà annoncées :

- Les entreprises soumises aux quotas de CO_2. Un marché européen permet aux entreprises soumises à des limitations de leurs émissions (notamment les raffineries, les réseaux de transport de gaz, les cimenteries et les centrales électriques thermiques) de vendre les quotas si elles émettent moins, et les oblige à en acheter si elles en nécessitent plus.
- Les transports routiers de marchandises: partiellement la taxe carbone "à hauteur de 36%" de son montant. Cette "fleur fiscale" lui est accordée par le biais d'une amélioration temporaire (et graduée sur quatre ans) du remboursement TIPP.
- les agriculteurs et les pêcheurs se verront appliquer la taxe carbone progressivement. En 2010, les exploitants agricoles se feront rembourser à 75%.

Un système de compensation sera appliqué :

- aux ménages sous forme de crédit d'impôt ou d'un « chèque ». Il sera calculé en fonction de critères d'accès aux transports en commun. Le montant annuel de la redistribution sera environ de: 40€ par adulte urbain, 60 € par adulte rural (+ 10€ par personne à charge)
- aux entreprises par la disparition de la taxe professionnelle

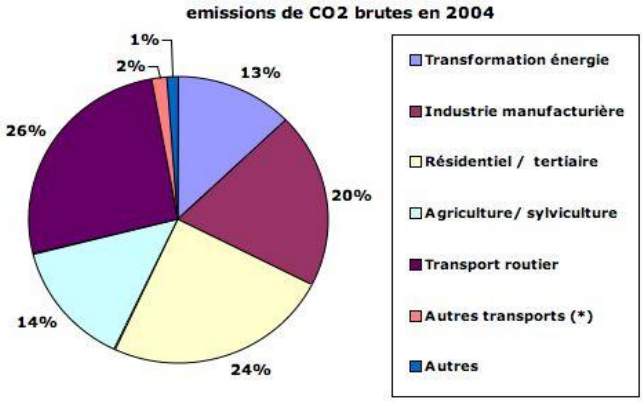
2. La taxe carbone culpabilise inutilement et est inefficace

Cette nouvelle taxe renforce l'idée couramment répandue que c'est par le changement des comportements individuels que les problèmes écologiques peuvent être résolus. Cette campagne de « culpabilisation individuelle » est particulièrement négative pour les populations qui n'ont pas le choix de leur lieu d'habitation, de travail, de leur mode de déplacement ou de consommation.
De plus, vu les modalités d'application de cette taxe et notamment les exonérations prévues, elle sera globalement inefficace.

Les principaux émetteurs de CO_2 sont exonérés
Sans examiner les autres gaz à effet de serre qui pourtant pèsent aussi lourd dans le dérèglement climatique, en ce qui concerne le CO_2, les plus gros émetteurs sont exonérés de la taxe carbone.

Les activités de défense militaire sont sans doute exonérées.

L'exonération des transports routiers de marchandises ne permettra ni de favoriser le fret ferroviaire ni de favoriser les circuits courts de distribution.



Si l'on imputait aux transports individuels et de marchandises les émissions des raffineries pour produire le carburant (dans le poste "transformation énergie"), celles de l'industrie pour la construction des voitures et des routes, et plus généralement toutes les émissions produites par des activités concourant aux déplacements (assurances, garages, etc.) le total « transport » serait probablement plus proche de 40%.
Source : CITEPA

Pour le secteur industriel et de transformation de l'énergie, le marché des quotas d'émission de CO2 est actuellement inefficace pour limiter les émissions (voir un prochain argumentaire...)

Les prévisions de diminution des émissions seront très faibles :

Les gains environnementaux à 17€/tCO2

Secteurs taxés	hausse du coût des énergies après taxe	élasticité des émissions au prix de l'énergie		diminution en MtCO2		réduction des émissions en % des émissions globales du secteur	
		min	max	min	max	min	max
industrie	18,2%	-0,2	-0,3	-0,9	-1,2	-3,6%	-4,9%
tertiaire	12,0%	-0,3	-0,6	-1,3	-2,1	-4,2%	-6,9%
résidentiel	8,1%	-0,3	-0,8	-1,8	-4,2	-2,8%	-6,6%
autres	20,9%	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-4,2%	-5,2%
carburant	4,2%	-0,2	-0,4	-1,1	-2,1	-0,8%	-1,7%
total	8,0%	0,0	0,0	-5,3	-10,0	-2,1%	-4,0%

Source ADEME

En ce qui concerne le résidentiel, le recours accru à l'électricité, exonérée de la taxe, sera négatif pour le climat puisque l'hiver la demande est honorée pas seulement par le nucléaire mais surtout par des centrales thermiques au charbon. De plus, le nucléaire a un bilan environnemental très mauvais et sert toujours les intérêts des plus gros groupes capitalistiques.

L'augmentation du montant de la taxe n'y changerait rien

La commission Rocard avait préconisé 32€/t pour atteindre 100€/t en 2030. L'OCDE estime qu'à moins de 100€/t la taxe carbone n'a pas d'efficacité. Et pourtant l'exemple Suédois montre que l'efficacité globale est limitée même avec une taxe forte : la taxe carbone y a été mise en place il y a 18 ans. Aujourd'hui elle est à 108€/t. Les effets positifs sont une augmentation nette de l'utilisation de la biomasse dans les réseaux de chauffage urbain. Peu sur les transports ni sur les modes de production et de consommation.

Les émissions ont globalement continué d'augmenter surtout si on considère les transports internationaux :

En 1990, les émissions annuelles de CO2 étaient de 56 millions de tonnes, auxquelles il faut rajouter les émissions des soutes internationales aériennes (1,3 millions de tonnes) et maritimes (2,2 millions de tonnes), soit un total de 59,5 millions de tonnes de CO2. En 2006, les émissions annuelles de CO2 étaient de 53 millions de tonnes, auxquelles il convient de rajouter les émissions des soutes internationales aériennes (2 millions de tonnes) et maritimes (7,1 millions de tonnes), soit un total de 62,1 millions de tonnes de CO2, en augmentation de 5% par rapport à 1990. (Source: D. DELESTRE, RAC)

3. La taxe carbone est injuste socialement

Les ménages les plus défavorisés, consacrent déjà 15% de leur revenu à l'énergie. A l'heure où la crise sociale touche les plus précaires, il parait complètement injuste d'augmenter le prix du chauffage ou des déplacements.

La taxe carbone traite de la même manière le consommateur quelque soit son statut social (comme la TIPP et la TVA) : certes le riche consomme plus, mais vu le niveau de son revenu, la part de l'impôt par rapport à son revenu est bien moins importante. Ce type de fiscalité est donc fondamentalement inégalitaire.

L'ADEME *(*Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie*)* a réalisé une simulation du surcout de la taxe pour les ménages sur le chauffage et les déplacements (sans compter l'augmentation des prix des impôts locaux, des biens et des services) :

déciles de la population, du plus pauvre au plus riche (taxe à 17€/tCO2)	1er décile (10% les plus pauvres)	2	3	4	5	6	7	8	9	10° décile (10% les plus riches)
chauffage rural	50	52	57	57	59	51	62	47	78	99
chauffage urbain	11	50	38	53	42	76	95	63	60	98
carburant rural	26	29	35	44	44	55	49	55	54	74
carburant urbain	19	22	29	29	36	38	45	42	48	48
total rural	76	81	93	101	103	105	110	101	132	174
total urbain	29	72	67	82	78	114	140	105	109	146
total rural net de la redistribution (94€)	-18	-13	-2	7	9	11	16	7	37	79
total urbain net de la redistribution (76€)	-46	-4	-9	6	3	38	65	29	33	70

NB : les 4 premières lignes indiquent le niveau de taxation par décile en fonction des postes (taxe à 17€/tCO2). Les deux dernières simulent pour chaque décile ce que donnerait en net une redistribution forfaitaire de 94€ à tous les ménages ruraux et 76€ aux ménages urbains.

La population est divisée en 10 classes: des plus pauvres aux plus riches.

Le coût de la taxe carbone est calculé en fonction d'une consommation moyenne pour le chauffage ou les carburants.

Y est soustrait ensuite la compensation versée aux ménages.

Le chiffre négatif indique un gain annuel, positif une augmentation des dépenses.

Le niveau de taxe payé par les riches est dérisoire par rapport au niveau de leur revenu. Résultat, le petit plus que vont avoir les plus défavorisés (*certains et pas tous : en fonction d'obscurs critères qui pénaliseront plus sûrement le*

banlieusard théoriquement desservi par des transports en commun dont les horaires sont incompatibles avec ses horaires de travail que le cadre qui roule en 4x4.) va être payé par la masse des autres ménages, c'est à dire pour la plupart des salariés, loin d'être tous aisés.

Les exonérations des transports routiers répercutée sur les donneurs d'ordre, donc sur les consommateurs, et des cotisations patronales et leurs conséquences sur les conditions de travail et de protection sociale.... auront comme effet immédiat une augmentation générale des prix directs et indirects qui pénalisera toujours les mêmes. Est ce que cela va améliorer les conditions des travailleurs et le sort du climat ?

Le but réel de la taxe carbone : inciter à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou compenser la baisse d'impôts sur le capital et le travail ? La taxe carbone correspond à l'augmentation de la part prise par la fiscalité indirecte. Le ratage symbolique de cette mesure fiscale en faveur de l'environnement parce qu'elle est apparue tout de suite comme injuste socialement risque de décrédibiliser durablement le principe d'une fiscalité « écologique ».

4. Les propositions alternatives à développer

La fiscalité seule ne suffit pas
Les crédits d'impôts sur les « équipements écologiques » existent depuis plusieurs années sans effet massif. Ils permettent uniquement aux propriétaires un peu avertis de s'équiper pour limiter leur consommation de chauffage et ils ont surtout permis aux vendeurs de fenêtres PVC de faire leurs choux gras, alors que l'impact environnemental de ces matériaux est catastrophique.

La filière bois est désorganisée et ne pourrait répondre à une demande massive de bois pour le chauffage.

Les transports en commun sont sous développés et on assiste actuellement à l'abandon du transport ferroviaire fret et voyageur de proximité. En disant que nous sommes pour un développement massif des transports en commun, nous indiquons bien que nous sommes pour un changement des habitudes de consommation mais en offrant aux "consommateurs" une réelle alternative à la voiture, par exemple.

Les modes de production actuels sont fortement émetteurs en GES dans tous les secteurs. Tant qu'on est dans le marché des droits à polluer international, avec son lot de spéculation, tant qu'il n'y a ni logique de taxation des profits ni logique d'appropriation publique via des services publics des transports, de l'énergie, du logement...etc. Ces taxes ne pourront pas être de bonnes solutions.

La fiscalité écologique doit être conçue dans une politique plus équitable socialement et plus juste écologiquement.
La fiscalité écologique n'est pas déconnectée de la fiscalité en général ni de la politique budgétaire ni des politiques économiques et sociales (en particulier des transports et de l'accès à l'énergie), bien au contraire. Il faut envisager une fiscalité qui réduise les inégalités, sociales et environnementales, lesquelles sont étroitement liées. Ceci permet également d'éviter de surimposer les classes modestes et moyennes.

Des propositions pour une politique de réduction des émissions de Gaz à effet de serre :

- Transports en commun de proximité gratuits alors que des lignes de chemins de fer sont fermées dans les régions, que les transports en bus ou en car sont notoirement insuffisants, inconfortables et beaucoup trop chers ;
- Arrêt du tout routier et transports de marchandises alternatifs : développer enfin le fret – ferroutage, limiter drastiquement le transport routier longue distance.
- Plan de réhabilitation et d'isolation des logements par un nouveau service public du logement et financé grâce aux surprofits des compagnies pétrolières et gazières (20 milliards d'euros rien que pour Total en 2008) ; des logements sobres et accessibles socialement dans des quartiers de services.
- Politique d'urbanisme rapprochant les habitations des lieux de travail et remise en cause de la flexibilité du travail qui contraint les travailleurs à l'utilisation de leur voiture ; arrêt de l'étalement urbain et protection des terres agricoles et espaces naturels.
- Circuits courts de consommation : actuellement en Europe, un légume acheté en supermarché a effectué en moyenne 1500 km pour arriver sur son lieu de vente, alors qu'une production locale est possible ;
- Encouragement à la sobriété énergétique : prix de l'énergie différenciés selon le niveau de consommation par exemple.
- Programme public de développement de l'énergie solaire et énergies non polluantes financé par la réorientation des crédits massivement alloués au nucléaire et sortir ainsi progressivement du nucléaire.

Débats au Forum Social Mondial 2008
Intervention de Philippe Quirion (Réseau Action Climat France)
au FSM le 1er février 2008

Le RAC (www.rac-f.org) regroupe la plupart des associations de protection de l'environnement, de développement des énergies renouvelables et des transports peu polluants en France. Je commencerai par quelques rappels. L'idée de taxer l'énergie et/ou les émissions de CO2 pour réduire les émissions de gaz à effet de serre est apparue dès la fin des années 1980, à l'initiative de chercheurs et d'écologistes, lorsque le dossier du changement climatique est venu sur la place publique. Un projet (la Btu tax) a été présenté aux Etats-Unis lorsque Al Gore était vice-président, puis enterré par le congrès républicain en 1994. Plusieurs propositions de directive ont été présentées par la Commission européenne, mais refusées par le Conseil des Ministres à cause de la règle de prise de décision à l'unanimité qui prévaut en matière de fiscalité. Plusieurs Etats s'y sont en effet opposées, dont la France, cette dernière parce que ces propositions comportaient une taxe avec une assiette mixte : CO2 et énergie. Même si cela favorisait le nucléaire aux dépens des énergies fossiles, la France considérait inacceptable de reconnaître ainsi que le nucléaire puisse poser des problèmes ! La Commission a ensuite changé son fusil d'épaule et proposé un système de quotas échangeables de CO2, qui, étant considéré comme une politique environnementale et non fiscale, pouvait être voté à la majorité qualifiée, ce qui a permis son adoption.

L'idée est revenue au moment du Grenelle, à l'initiative de la Fondation Nicolas Hulot, dont c'est la principale proposition en matière de lutte contre le changement climatique, soutenue par les autres associations. J'ai participé à la partie des tables rondes finales du Grenelle qui a abordé ce point. Il y avait un accord entre toutes les parties présentes pour adopter le principe d'une contribution climat énergie en France et de mettre en place un groupe pour définir ses modalités, sauf du Medef, qui a posé comme préalable que cette contribution soit mise en place d'emblée au niveau européen. Jean-Louis Borloo a alors décidé de laisser le Président de la République trancher, et ce dernier, dans son discours, a parlé de la "nécessité d'étudier" cette contribution.

Pourquoi le RAC défend-il une telle mesure ? Tout simplement parce qu'elle serait efficace. On entend souvent dire qu'elle ne servirait à rien parce que la consommation d'énergie serait indépendante de son prix. Des centaines d'études statistiques montrent le contraire. Un article récemment publié par le président de l'Association européenne des économistes de l'environnement et des ressources naturelles, Thomas Sterner (2007) synthétise ces études et montre qu'à long terme, si l'on augmente de 1% le prix des carburants, la consommation diminue de 0,6 à 1%. Sur cette base, il montre que si l'ensemble des pays de l'OCDE adoptait le taux de taxe des Etats-Unis, la consommation de carburant augmenterait d'environ un tiers, et qu'elle baisserait d'environ un tiers s'ils adoptaient le taux de taxe des pays où ce dernier est le plus fort.

Aujourd'hui, nous sommes dans une situation délicate, puisque l'idée est mise à l'étude par le gouvernement, sans que nous n'ayons de visibilité sur le processus. Le discours de Nicolas Sarkozy au moment du Grenelle nous inquiète sur deux points.

Tout d'abord, par idéologie pro-nucléaire, Nicolas Sarkozy s'est focalisé sur les énergies fossiles alors que l'ensemble des participants au Grenelle s'était rallié à une taxe à assiette mixte : énergie et gaz à effet de serre, ce qui n'était pas acquis au départ. Une assiette purement "gaz à effet de serre" oublierait l'électricité, ce qui pose deux problèmes. Premièrement, avec une telle assiette, on ne s'attaquerait pas à l'explosion des usages de l'électricité (la consommation d'électricité du secteur résidentiel a été multipliée par 7 entre 1970 et 2005 en France, celle du tertiaire par 6, celle de l'industrie par 2) alors que de grosses sources d'économie existent et que des appareils et des comportements très gaspilleurs, comme les écrans plasmas, se diffusent. Deuxièmement, plus spécifiquement, on favoriserait encore le chauffage électrique aux dépens des autres sources d'énergie. La part du chauffage électrique dans le neuf en France est passée de 35% en 1999 à 70% aujourd'hui. Or, une grande partie de cette demande supplémentaire d'électricité dans les années à venir sera satisfaite par des centrales à gaz, dont plus d'une vingtaine sont dans les cartons. Utiliser dans un chauffage électrique de l'électricité produite dans une centrale thermique (dont le rendement va de 30 à 55%) est pourtant une absurdité, et aboutit à deux ou trois fois plus d'émissions de CO2 qu'utiliser directement du gaz dans une chaudière.

Ensuite, Nicolas Sarkozy a insisté sur la stabilisation du taux de prélèvement obligatoire et sur la nécessité de recycler les recettes de la contribution climat énergie sous forme d'une baisse des cotisations sociales. Cela nous pose deux problèmes. D'une part, on se prive ainsi de recettes supplémentaires pour les dépenses publiques en faveur des économies d'énergie (isolation et transports en commun, en particulier). D'autre part, on risque de pénaliser les plus pauvres, qui souffriraient de la hausse des prix de l'énergie sans bénéficier (pour certains) de la baisse des cotisations

sociales : bénéficiaires des minima sociaux ou de petites retraites, en particulier. L'utilisation des recettes de la fiscalité environnementale est une question complexe sur laquelle nous sommes ouverts à la discussion. Pour la part des recettes payées par les ménages, une solution parmi d'autres pourrait être d'en utiliser un tiers ou la moitié pour financer les dépenses publiques en faveur des économies d'énergie, le reste pouvant être distribué à chaque citoyen, éventuellement sous plafond de ressources. Ce versement pourrait s'appeler revenu de citoyenneté, allocation universelle, ou plus prosaïquement crédit d'impôt. Pour la part payée par les entreprises, il semble légitime de diminuer d'autres prélèvements payées par celles-ci ; pourquoi pas les cotisations sociales patronales, à condition que soient garanties l'affectation de ces recettes à la protection sociale et la gestion paritaire de la sécurité sociale, mais on peut aussi imaginer de baisser d'autres prélèvements, voire de recycler les recettes de la fiscalité environnementale (ou une partie de celles-ci) sous forme de subvention aux économies d'énergies et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les entreprises.

Référence

Sterner, Thomas (2007) Fuel taxes : An important instrument for climate policy, Energy Policy 35, pp. 3194–3202

Fiscalité et écologie : débat du 1er Février 2008 (Intervention Vincent Drezet, SNUI)

La fiscalité écologique suscite un grand intérêt et une grande prudence chez les fiscalistes. Intérêt, car l'enjeu est immense et la cause est juste. Prudence, pour ne pas dire méfiance, car si la fiscalité peut beaucoup, elle ne peut pas tout : la fiscalité écologique s'insère dans la politique fiscale elle-même insérée dans la politique budgétaire, elle-même insérée dans la politique économique, elle-même insérée dans le champ des politiques publiques, elles-mêmes insérées, pourrait-on dire, dans un mode de développement. Il faut donc éviter deux écueils : celui du mythe de la « solution miracle », car la fiscalité écologique n'est qu'un des instruments au service de l'environnement, et celui du détournement par la pensée dominante, nous y reviendrons.

Mais s'agissant d'une « juste cause », il est intéressant de voir que l'impôt, instrument collectif par excellence, peut être re-légitimé grâce aux enjeux environnementaux. A l'heure du « moins d'impôt », il est encourageant de voir que l'on peut favoriser le consentement à l'impôt et l'action publique grâce à ce thème porteur. Les fondements de l'impôt sont en effet aujourd'hui profondément remis en cause : l'impôt a pour objectif de financer l'action publique, mais celle-ci est profondément contestée au profit du jeu du marché, il doit également corriger les inégalités, mais celles-ci sont de plus en plus considérées comme naturelles, et il doit également inciter à modifier les comportements, mais les incitations fiscales ont pris la forme de « niches fiscales » coûteuses et injustes.
Une taxe est considérée comme « environnementale » lorsque « son assiette est une unité physique qui a un effet avéré et négatif sur l'environnement ». Telle est la définition de la fiscalité écologique, également nommée fiscalité environnementale, qu'il nous faut poser avant de dresser un rapide constat sur cette forme de fiscalité particulière en France et de soulever les principaux points de débats qui sont posés à son sujet. Rapide état des lieux de la fiscalité environnementale en France
La fiscalité environnementale représente 2,1 % du PIB en France en 2004 (diminution de 21% entre 1999 et 2004 du fait de la suppression de la vignette et de la croissance des moteurs « diesel » dans le parc automobile) contre 2,9 % en Europe (diminution de 6,5 % entre 1999 et 2004). Les taxes dites « environnementales » ont un rendement budgétaire d'un peu plus de 35 milliards d'euros par an en moyenne dont :
25 milliards de Tipp,
1,7 milliard de taxes sur l'eau,
1,6 milliard de taxes sur immatriculation et mise en circulation,
1,7 milliard de taxe sur électricité,
1 milliard de taxe sur les primes d'assurance automobile,
500 millions de taxes sur concessions d'autoroutes,
463 millions de TGAP…

Outre le faible niveau apparent de la fiscalité « environnementale » en France, il est frappant de voir que cette fiscalité n'est, en réalité, pas écologique. En effet, la TIPP, qui représente près des ¾ de cette fiscalité, n'a pas pour objectif de modifier les comportements dans un sens plus écologique, mais simplement de procurer des recettes. De plus, elle taxe moins les plus polluants… De la même façon, les redevances sur l'eau ne sont que le paiement d'un service fourni en contrepartie, et ne sont pas à proprement parler des taxes environnementales. La fiscalité environnementale peut également prendre la forme de mesures incitatives (réductions d'impôts…) mais elles sont

peu nombreuses et leur effet n'est pas évalué. Dresser le constat de la fiscalité environnementale amène à la conclusion, certes sans doute un peu schématique, que la fiscalité écologique n'existe pour ainsi dire pas en France et qu'elle est difficile à mettre en œuvre en Europe, en témoigne le débat sur la mise en place soit d'une taxe carbone prônée par la France car elle ne concerne pas le nucléaire, soit d'une taxe sur le contenu énergétique que d'autres pays demandent pour, précisément, imposer aussi le nucléaire. Ceci nous conduit à poser sereinement le débat qui entoure les fondements et les objectifs de la fiscalité écologique.

Quel débat sur la fiscalité écologique ?

Le principe du « pollueur/payeur »

La fiscalité écologique se veut en théorie essentiellement incitative et vise à modifier les comportements. Il s'agit alors d'internaliser les externalités de consommation (bruit, pollution, déchets) et de production (émission de gaz polluants, pollution des cours d'eau…) nombreuses et aux effets variés (sociaux, environnementaux, mais également diffuses dans le temps).

En pratique cependant, il est difficile de mesurer avec précision le coût de ces externalités. Or, pour qu'une taxe soit effectivement écologique, il est impératif que l'assiette et le taux soient en rapport direct avec l'objectif recherché. Prenons l'exemple d'une usine qui, par ses rejets, pollue une rivière située à proximité. S'il existe un coût de dépollution, alors la taxe doit lui être supérieure, mais encore faut-il que la dépollution soit possible et « évaluable ». On le voit, une fiscalité écologique est donc nécessairement complexe à mettre en œuvre et multiforme.

Double dividende.

En théorie, le double dividende permet de rechercher deux effets positifs grâce à l'application d'une seule mesure fiscale, au cas particulier de favoriser l'emploi tout en protégeant l'environnement. Mais cette approche est aujourd'hui détournée et conduit de fait à imposer plus lourdement les ménages puisqu'il s'agit de baisser les « coûts » de l'entreprise par des allègements de cotisations sociales notamment, et de créer en contrepartie une ou plusieurs taxe(s) incorporée(s) dans le prix payé par les ménages à la consommation.

Le problème est le suivant. Soit une écotaxe créée en remplacement de cotisations sociales est efficace, mais on aboutit alors à substituer à une source de financement public pérenne une source de financement qui diminue (en théorie, l'assiette d'une écotaxe est « biodégradable », puisque les écotaxes sont sensées ne rien rapporter à terme si l'objectif de corriger le comportement du pollueur visé est atteint) ce qui met donc, à terme, le financement de l'action publique sous pression. Soit l'écotaxe génère des recettes durables mais n'a pas d'effet sur le plan écologique, ce qui revient à un simple transfert d'imposition au détriment des consommateurs et au profit des bases mobiles qui bénéficient des allègements (entreprises notamment).

L'affectation des recettes

La question de l'affectation des recettes doit également être débattue. En effet, si le principe d'unité budgétaire veut que les recettes de la fiscalité écologique soient versées au budget de l'Etat (c'est alors la représentation nationale qui décide de l'utilisation des recettes), certains préconisent qu'elles soient affectées à des fonds exclusivement consacrés à des dépenses en faveur d'actions écologiques. Certains pays ont ainsi créé une « commission verte » chargée de percevoir et d'affecter le produit des écotaxes à des dépenses en faveur de l'environnement exclusivement. Ce point de débat est important. En France, si l'affectation des ressources à un budget distinct de celui de l'Etat est contraire aux règles budgétaires, elle peut cependant favoriser l'acceptation de l'écotaxe, tout en permettant de dégager des recettes pour une politique environnementale spécifique. De la même manière, une écotaxe européenne affectée à une action européenne en faveur de l'environnement pourrait favoriser l'émergence d'un lien entre le citoyen et l'Europe.

Quelle fiscalité écologique demain ?

Aborder la question de la fiscalité écologique impose donc de débattre de ces différents points. Mais surtout, il faut avoir conscience que la fiscalité écologique n'est pas déconnectée de la fiscalité en général ni de la politique budgétaire ni des politiques économiques et sociales, bien au contraire. Il nous faut ainsi la concevoir comme partie intégrante d'un système fiscal qu'il faut globalement rééquilibrer en le rendant plus progressif, ce qui permet notamment d'envisager une fiscalité qui réduise les inégalités, sociales et environnementales, lesquelles sont étroitement liées. Ceci permet également d'éviter de surimposer les classes modestes et moyennes. Au plan international, cette fiscalité, plus juste et plus écologique, doit également intégrer la question de l'aide au développement, afin de réduire les inégalités entre les pays pauvres et les pays riches (les inégalités sociales et environnementales sont en effet étroitement liées). Mais il nous faut surtout l'intégrer dans un mode de développement et des politiques publiques qui soient réellement menés en faveur de l'environnement.

Biens publics mondiaux et taxes écologiques
Attac, Geneviève Azam

L'eau, la biodiversité, l'énergie, le vivant, l'atmosphère, le climat sont des biens communs de l'humanité qui touchent à des ressources nécessaires et fragiles pour assurer un habitat pour les sociétés humaines. Ils font partie des biens publics mondiaux, dans le sens où nous considérons qu'à chacun de ces biens doivent être attachés des droits, droits de la personne et droits sociaux, droits de d'usage, et d'accès.
Le processus d'expansion du capitalisme néo-libéral conduit à l'absorption de ces biens communs dans la sphère de la marchandise, transformant ces biens publics et les droits correspondants, en biens ou services privés échangés contractuellement sur un marché. Ce mouvement intervient alors que ces ressources sont menacées par la généralisation du système économique productiviste ; il accentue et précipite la menace d'épuisement et de dégradation irréversible de ces ressources. Ce sont les plus pauvres qui se retrouvent aujourd'hui en première ligne, aussi bien pour les conséquences du dérèglement climatique que pour le saccage et la dégradation des biens communs. Les inégalités environnementales viennent s'ajouter aux inégalités sociales, à l'intérieur des sociétés et à l'échelle de la planète.

POURQUOI DES TAXES ?

Parler de biens publics mondiaux signifie mettre en œuvre pour tous les êtres humains une égalité d'accès à ces biens et définir des règles d'usage compatibles avec la soutenabilité écologique. Cela suppose des ressources financières considérables du fait des inégalités accumulées et de la dette écologique des pays du Nord vis-à-vis de ceux du Sud. Le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) estime nécessaire de dégager 720 milliards de dollars en 2008 (1,6% du produit mondial) pour seulement maîtriser le dérèglement climatique. Ces ressources ne peuvent venir que de taxes globales : taxes sur les transactions financières et de bourse, taxes sur les profits consolidés des entreprises transnationales, taxes écologiques. Pour Attac, il est nécessaire d'inscrire la fiscalité écologique dans une démarche globale d'une fiscalité conçue non seulement comme incitative, mais également comme outil de redistribution et de reconversion des modes de production et de consommation. Traiter des taxes écologiques de manière isolée, dans un contexte de remise en cause du principe même de l'impôt, pourrait conduire à l'acceptation du principe néo-libéral de neutralité fiscale, selon lequel la taxation écologique devrait s'accompagner d'une baisse des cotisations et de la fiscalité dite sur le travail. La crise écologique exige en effet des ressources nouvelles qui ne sauraient venir de celles qui sont consacrées à la protection sociale, déjà bien entamées par ailleurs !

QUELLES TAXES ?

Pour les taxes écologiques, la discussion porte d'abord sur l'assiette de la taxe. Taxe sur le carbone ou taxe sur l'énergie consommée ? Derrière cette question se loge le débat du nucléaire, considéré par ceux qui défendent plutôt la taxe CO2 comme une « énergie propre ». Dans la mesure où l'énergie nucléaire engendre également de nombreuses externalités négatives et notamment le stockage des déchets et les risques de prolifération, il est nécessaire d'envisager une taxation incluant toutes les formes d'énergie utilisée. Le prélèvement aux frontières, envisagé par certaines fractions du patronat français ou européen, ne peut être acceptable que dans le cadre d'accords de coopération avec les pays du Sud, avec le reversement des recettes au fond d'adaptation aux changements climatiques qui dépend de l'ONU.
Pour l'affectation des ressources, c'est l'ensemble de la fiscalité qui doit être « écologisée ». Plus spécifiquement, les fonds dégagés par les taxes écologiques globales devraient permettre également d'abonder le fonds d'adaptation aux changements climatiques. En effet, si nous voulons que les pays du Sud soient pleinement engagés dans les suites du protocole de Kyoto, nous devons tenir compte de la dette écologique à leur égard et des difficultés qu'ils rencontrent pour se protéger des conséquences des dérèglements qui les frappent déjà. Des investissements publics sont nécessaires pour mettre en œuvre des activités écologiquement soutenables et répondant aux besoins qu'ils ont à satisfaire.
Les taxes écologiques, partout où elles seront mises en place, se traduiront in fine par la hausse de certains prix. Voilà pourquoi, en regard du « pouvoir d'achat », les recettes budgétaires nouvelles doivent permettre de promouvoir des modes de consommation qui ne soient pas fondées principalement sur la consommation individuelle. Cela signifie une politique de transports publics, la mise en œuvre d'un service public de l'énergie, d'un service public du logement, qui permettent à la fois de garantir l'égalité d'accès pour tous et la soutenabilité écologique. Enfin une modulation des taxes est envisageable, en fonction du « mésusage » des ressources.

En conclusion, les méfaits des politiques de libéralisation, particulièrement évidents en matière écologique, comme ils le sont en matière financière, rendent urgentes et légitimes des mesures allant dans le sens d'une taxation des activités polluantes et des transactions financières.

Ecologie et fiscalité : Réunion publique dans le cadre du Forum Social Mondial 2008
Intervention de Claudie Martens pour la FSU

La question de la fiscalité écologique est une question particulièrement compliquée et que soit les organisations syndicales, les associations de défense de l'environnement, le gouvernement, personne n'a de projet abouti, chiffré et précis.
La FSU n'échappe pas à la liste et ce serait mentir que de prétendre qu'elle a une réflexion très avancée sur la question.mais nous nous retrouvons sur quelques grands principes
Rappelons d'abord qu'il existe aujourd'hui une cinquantaine de taxes environnementales qui représentent 3% de la fiscalité. Mais elles n'ont aucun impact environnemental. Il faudrait commencer par les rendre efficaces par exemple en revenant sur un certain nombre d'exonérations. La TIPP qui devrait avoir une vocation environnementale sert aujourd'hui à alimenter le budget de l'état. Elle a rapporté 24,3 milliards d'euros au budget de l'Etat français en 2003, derrière la TVA-> (142,1 milliards d'euros), l'impôt sur le revenu (53,7 milliards d'euros) et l'impôt sur les sociétés (44,1 milliards d'euros).

Au delà, la FSU est favorable à la mise en place d'écotaxes : taxation des entreprises et des productions polluantes, Par exemple une taxe globale au Kilomètre parcouru par les produits seraient une incitation à réduire les transports de marchandise et à relocaliser les unités de production et activités économiques polluantes.
Plus précisément sur la question qui nous occupe ce soir, la FSU est favorable à une taxe sur les énergies non renouvelables,mais nous n'avons pas tranché entre taxe carbone et taxe climat énergie parce que derrière c'est bien la question du nucléaire qui se pose. Or sur cette question il y a débat dans la FSU. La synthèse s'est faite sur l'objectif « tendre à remplacer le nucléaire » et l'exigence d'un débat public transparent et démocratique sur la politique énergétique de la France
L'idée d'une taxe carbone repose sur le principe pollueur payeur appliqué à l'ensemble des acteurs de la société : entreprises, collectivités territoriales, ménages. La taxation des combustibles fossiles avec un taux variable dépendrait du contenu en carbone du combustible considéré.

Pour être efficace sur ces objectifs, la taxe carbone devrait avoir deux propriétés fondamentales :
Être planifiée et annoncée à l'avance afin que les citoyens comme les entreprises puissent la prendre en compte dans leurs projets d'avenir
Être en croissance lente, progressive mais perpétuelle, supérieure à celle du pouvoir d'achat : c'est en effet le seul moyen efficace de dissuader l'usage des énergies qui contribuent au changement climatique.
Mais quelque soit le choix, toute nouvelle mesure fiscale doit être quantifiée, réaliste et socialement juste. Cela signifie une taxation qui pèse de manière différenciée sur les diverses catégories sociales, et les agents économiques. La fondation Nicolas Hulot propose une contribution climat énergie versée par les entreprises compensée par la baisse des contributions sociales sans qu'il y ait eu une analyse des conséquences pour les salariés. Or pour nous, il est hors de question d'opposer les droits à une protection sociale et à des services publics de qualité et les droits à un environnement sain, hors de question de vider la fiscalité de son rôle de redistribution et d'orientation, Ce ne sera pas le climat contre les retraites

En ce sens, la position des représentants des entreprises d'accord sur de nouvelles contributions dès lors qu'elles seraient intégralement compensées, n'est pas acceptable. au nom de la justice sociale et de l'équité
La mise en œuvre d'une fiscalité environnementale pose des questions lourdes
qu'est ce qu'on taxe exactement ? Intellectuellement il faudrait taxer les biens en fonction de leur bilan carbone mais c'est bien trop complexe
Quel taux de taxation ?
Quel effet de la taxation des entreprises sur les prix et donc le pouvoir d'achat ?
Quelles compensation financière met-on en place pour les plus vulnérables ?(crédit d'impôt ? Cheque forfaitaire ?) Qui est éligible ?
Comment lisser les inégalités de contrainte ? (territoriales, familiales, professionnelles ?)

C'est un débat complexe qui met en jeu, bien sur, des choix économiques et politiques lourds. Il n'a évidemment de sens que s'il aboutit à des décisions au plan international au moins à l'échelle de l'Europe en ce qui nous concerne. La Commission européenne doit proposer fin janvier 2008 une série de mesures législatives pour la lutte contre le changement climatique. Elle vient d'annoncer que la taxe carbone, avec toutes ses limites, n'en ferait pas partie. L'UE envisage en effet cette taxe sous la forme d'un ajustement aux frontières pour les Etats qui ne participeraient pas au Protocole de Kyoto (notamment USA, Inde, Chine).

Autre question redoutable : comment et à quelle échelle on affecte les ressources ?

Le dernier rapport du PNUD évalue à 700 milliards de dollars le coût annuel des mesures nécessaires pour simplement arrêter l'aggravation du dérèglement climatique. Cela nécessite bien une collecte fiscale au plan mondial.
Comment répondre aux demandes des pays les plus pauvres, d'une augmentation du fonds de soutien à l'adaptation climatique ? Ce fonds est actuellement de 200 millions de dollars alors que les pays du Nord ont une dette écologique énorme vis-à-vis de ceux du Sud.
S'agissant de la taxation sur les émissions de gaz à effet de serre et sur la consommation énergétique, il faudrait mettre en place un système qui pèse de manière différenciée sur les pays. une fiscalité écologique aux assiettes multiples : taxe sur l'utilisation de l'énergie, taxe sur le transport, taxe sur l'utilisation de l'eau, taxe sur l'empreinte écologique des produits, taxe sur les déchets. Chacune de ces taxes devrait être différenciée en fonction des utilisations.

Nous sommes partie prenante de l'organisation du FSE en septembre 2008. Nous proposons à nos partenaires à cette occasion de travailler ensemble pour mener un véritable débat public sur ces questions, déjà abordées dans le mouvement alter mondialiste.

Intervention de Laurent Hutinet (Les Amis de la Terre) le 1er février 2008

Je suis membre du Conseil Fédéral, et je vais essayer de faire comprendre très rapidement quel pourrait être le point de vue des Amis de la Terre sur la fiscalité et l'écologie. Je m'excuse si je choque certaines personnes vivant déjà des situations difficiles en raison d'une inflation qui ne fait que pointer le bout de son nez, mais les problèmes écologiques sont tellement graves qu'il faut dire les choses.
Avec ou sans taxe écologique, les prix des biens de base vont augmenter en raison de la hausse de la demande mondiale. Bien entendu, pour le moment, les problèmes de pouvoir d'achat proviennent en grande partie du niveau des salaires. Et donc pas seulement des prix. Mais à terme, cela sera de plus en plus le cas. La contradiction entre un pouvoir d'achat statistiquement en hausse et un sentiment de baisse de la qualité de vie s'explique par une dégradation de la qualité de l'environnement et par la hausse des consommations obligatoires. L'attitude de Nicolas Sarkozy sur cette question, pour cynique qu'elle soit, témoigne pour le moins de l'incapacité des Etats à faire face aux problèmes.
L'énergie est à la base de toutes les activités humaines. L'industrialisation qui s'est développée au XIXe siècle en Europe, puis au XXe dans les pays industrialisés, s'est appuyée sur l'exploitation des combustibles fossiles (charbon puis pétrole) qui fournissent toujours l'essentiel de l'énergie finale dépensée pour les actes de la vie la plus courante. Le XXe siècle s'est distingué par l'industrialisation de l'agriculture et des services, qui se poursuit. C'est cela que l'on appelle le plus souvent le développement.
Cette mécanisation, qui passe aussi par celle de l'exploitation minière nécessaire à la fabrication des engrais chimique, est une révolution. Elle permet de soutenir une agriculture qu'on estime 1000 à 10000 fois plus « productive » (en termes de productivité du travail) que celle d'une agriculture traditionnelle non mécanisée. Autre exemple : construire en béton est extrêmement consommateur d'énergie et peu prolixe en emplois. Il en va autrement des filières courtes, en matériaux locaux, etc. artisanaux, riches en travail et en savoir-faire.
Contrairement à une illusion répandue, le monde est en voie d'hyperindustrialisation et non de désindustrialisation. Ce niveau d'industrialisation n'est pas tenable : un rapport des AT Europe estimait déjà en 1995 qu'il fallait faire baisser la consommation de matières non renouvelables de 50% au niveau mondial pour aller vers des modes de vie soutenables et équitables entre les pays du Nord et du Sud. Cela représente des baisses de consommation 80 à 90 % pour le consommation du Plomb, du Cuivre, du pétrole par tête en Europe. Personne se sait comment faire.

La critique classique des écologistes demande donc que cette industrialisation soit contenue et que son impact sur les écosystèmes diminue. Cette critique est renforcée par le réchauffement climatique qui désormais ne fait aucun doute. Mais les impacts des productions industrielles ne s'arrêtent pas au climat. Les travailleurs de l'industrie et de l'agriculture sont les premiers exposés aux effets toxiques des produits polluants. D'autres raisons sanitaires et de confort poussent à maîtriser la production industrielle dans tous ses aspects.
Puisque l'énergie est partout, réduire le recours aux énergies fossiles est indispensable pour maîtriser les nuisances. Dans tous les secteurs de la vie, la priorité doit être donnée à la sobriété, à l'efficacité énergétique, aux renouvelables, à la lutte contre tous les gaspillages, à l'agriculture biologique, et, surtout, à la relocalisation de l'économie, qui limite les transports de personnes et, surtout, de marchandises à faible valeur ajoutée. Il vaut mieux faire circuler des cars que des automobiles individuelles, par exemple. Tout cela est bien connu.
Or la poursuite de l'industrisalisation des modes de vie cela est possible parce que le prix des énergies de base demeure extrêmement bas. Sachant cela, qui sera précisé par l'un des intervenants suivants, et qu'il faut réduire et rationaliser l'usage de l'énergie, afin de contenir les nuisances collectives, la taxe semble un outil intéressant à plus

d'un titre. Le principe est qu'une énergie plus chère sera, toute choses égale par ailleurs, moins utilisée. Une taxe permet également de dégager des revenus publics. Ce raisonnement simple appelle toutefois un certain nombre de conditions et de remarques :

Tout d'abord : il faut faire le deuil des matières premières et des sources d'énergies peu chères (carbone et uranium, dont les prix sont liés). La taxe prépare donc la hausse des prix au lieu de maintenir des solutions non viables quand la hausse surviendra. Elle incite à favoriser les restructurations : connaître à l'avance sa progression permet donc aux acteurs économiques de réviser leurs choix et investissements (et non les comportements) en conséquence et d'envoyer un signal prix lisible sur le long terme (20 ans). Une telle expérience a été menée avec succès en Angleterre sur les prix du gazole.

Cela rappelle que le marché seul est déficient et que les prix ne sont jamais fixés par le marché sans l'intervention de l'Etat ; avant tout, nous avons besoin, d'investir de façon massive et de réorienter les investissements, à commencer par les investissements collectifs publics et privés. Les choix techniques ne sont pas neutres. C'est de la nature de ces investissements que dépenent réellement les conditions de la vie des populations. C'est parce que les choix d'infrastructure figent l'avenir que nous luttons contre les nouvelles autoroutes partout où nous sommes en mesure de le faire, et pour le développement du rail, etc., que nous dénonçons la politique d'investissement des grands bailleurs de fonds. Cela suppose des politiques publiques coordonnées et des moyens considérables, probablement comparables aux investissements menés au cours des trente glorieuses, qui, rappelons-le, ont été planifiées.

La taxe doit porter sur l'énergie (et non uniquement sur le carbone) car le recours massif à l'électricité doit être jugulé : non seulement nous sommes opposés au nucléaire, mais, de toutes façon, l'électricité a un très faible rendement et doit être utilisée pour des besoins spécifiques. Le nucléaire, comme la chimie, présente des risques collectifs (et pour les travailleurs) absolument considérables. On ne peut s'en tenir au discours ambiant qui teint le CO2 comme la source de tous les maux. Réf au document du RAC F. Je sais que cette question soulève de vifs débats, mais elle mérite d'être posée clairement et de façon sereine.

La taxe ne doit donc pas porter que sur le carbone ; mais la fiscalité « écolo » doit également porter, en dehors de l'énergie, sur la TVA, l'IS, la TP, etc. en fonction de la « soutenabilité » des activités. La publicité serait lourdement taxée. La réparation, le recyclage, par exemple, serait moins taxée, les techniques biologiques, etc.. Partir de la TIPP peut être aussi efficace que de forcément bâtir une nouvelle taxe, sur une assiette nouvelle (le carbone est une abstraction d'économiste qui peut se révéler très complexe à manier alors que des politiques pragmatiques, secteur par secteur, peuvent également être très efficaces).

La taxe doit distinguer entre consommateurs et entreprises. Il est juste que les pollueurs, qui mettent sur le marché des objets dont la production et l'usage engendrent des dégâts collectifs considérables sur la collectivité, assument leurs responsabilités. Il faut passer à une politique de l'offre en ce domaine et ne pas confondre liberté d'entreprendre et liberté de nuire. C'est pourquoi nous demandons une responsabilité intégrale des entreprises pour les produits qu'elles mettent sur le marché.

Il faut tenir compte tenu des effets redistributifs, sous peine qu'une taxe injuste soit purement et simplement rejetée, et à raison. La taxe et les tarifs doivent être progressifs et ne pas assimiler tous les usages (exemple de l'eau ou de l'électricité). Elle doit également s'accompagner de mesures compensatoires, le cas échéant sous forme de crédits d'impôt, mais aussi de politiques territoriales permettant l'adaptation des banlieues et zones rurales qui seront les zones les plus touchées.

Je répète néanmoins que les conséquences sociales doivent être anticipées et corrigées, essentiellement par la mise à la disposition du public de choix de services collectifs rationnels dans l'utilisation de l'énergie, le transport et le logement étant les premiers secteurs devant être traités ; réduire les choix écologiques et économiques aux décisions du consommateur est dangereux et culpabilisant, donc inefficace. Les choix collectifs priment.

Nous sommes globalement opposés à l'idée de financer les prestations de Sécurité sociale sur la base des revenus d'un impôt assis sur une assiette amenée à décroître, l'idée du « double dividende » pris à la sauce néolibérale laissant entendre que les transferts sociaux ne seraient que des coûts pour la collectivité. Le principe de redistribution doit primer en la matière, le modèle idéal étant celui de la mutuelle. Le projet de NS est en outre peu réaliste, car il nécessiterait de créer des caisses de compensation extrêmement complexes.
Nous sommes particulièrement ouverts à la discussion avec les syndicats et les organisations de consommateurs sur ces questions difficiles et polémiques. Mais quoi qu'il en soit : la priorité est aux investissements collectifs. Augmenter

les taxes sur l'énergie sera dans le cas contraire à la fois inefficace du point de vue environnemental en raison de l'urbanisme, et injuste socialement à partir du moment où toute une série de consommation, automobile individuelle en tête, sont contraintes par l'état des équipements collectifs.

LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE
Trame de l'intervention de Bernard SAINCY
Animateur collectif développement durable de la CGT

La fiscalité peut être un outil au service de la protection de l'environnement et du développement durable, si elle s'inscrit dans des politiques globales en France et en Europe et dans des politiques harmonisées au niveau mondial (taxe carbone par exemple). Celles-ci doivent porter une autre conception du développement pour répondre aux besoins sociaux et traduire une ambition de justice sociale. Le Grenelle de l'environnement fin 2007 a commencé à aborder ces questions sans toutefois conclure et en reportant certaines d'entre elles aux débats programmée en 2008 dans le cadre de la révision générale des prélèvements obligatoires.

Si on considère comme fiscalité liée à l'environnement l'ensemble des mesures fiscales ayant un impact sur l'environnement, entrent alors dans cette définition des taxes, des redevances, des allègements, des exonérations, des crédits d'impôts bénéficiant à certains contribuables et favorables à l'environnement, soit de très nombreuses mesures et ce d'autant plus que la définition du code de l'environnement est large : « les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation ». A cette définition, on ajoute le bruit considéré comme une atteinte à l'environnement et qui fait l'objet de mesures fiscales. Le Conseil des impôts dans son rapport de 2005 recense près de 50 taxes ou redevances pour 48 Md€.

Leur importance en termes budgétaires et d'effet sur l'environnement est très variable. La TIPP, les taxes et les redevances perçues dans le secteur de l'eau et celles sur la collecte et le traitement des déchets représentent un montant de l'ordre de 40 Md€.

1. La faible efficacité de la fiscalité écologique actuelle
De l'avis du Conseil des impôts, la situation peut être considérée comme paradoxale : les effets environnementaux les plus importants sont le fait d'impôts, de taxes ou de redevances pour services rendus, crées avant les politiques publiques en faveur de l'environnement, les taxes sur l'énergie et les transports en sont l'illustration, alors que les mesures fiscales directement inspirées de préoccupations environnementales n'ont qu'un effet limité, par exemple les diverses composantes de la taxe sur les activités polluantes (TGAP) ou les mesures fiscales dérogatoires.

Les principales mesures sont :

les taxes à finalité budgétaire dont les accises sur les hydrocarbures. Elles peuvent contribuer à influer sur les comportements de consommation à moyen ou long terme ;

les redevances pour service rendu ;

les écotaxes conçues pour influencer les comportements par l'intermédiaire des prix, en introduisant la valeur estimée de l'externalité (coût social) dans le calcul économique. Elles visent donc à faire supporter par les agents économiques les coûts pour la société des choix de consommation ou de production ;

les incitations fiscales à des comportements favorables à l'environnement (réductions de taux, crédits d'impôts…).

Ainsi la loi de finances rectificative pour 2006 comporte les mesures suivantes :
concernant l'énergie / le climat :
• possibilité offerte aux collectivités locales d'exonérer de taxe foncière les propriétés bâties « économes en énergie » ;
• mise en place d'une taxe sur le charbon ;
• création d'un livret de développement durable.
concernant les déchets, le bruit, les activités polluantes :
• aide à la mise en place de la redevance pour le service public des déchets ;
• revalorisation de la TGAP et différenciation de la TGAP « préparation pour lessive » ;
• modification de la taxe sur les nuisances sonores et aériennes.

concernant la biodiversité :
• imputation sur le revenu global des déficits fonciers relatifs aux dépenses de préservation et d'amélioration du patrimoine naturel ;
• modification du droit de francisation et navigation.

En outre, la loi sur les parcs nationaux adoptée le 14 avril 2006 comporte différentes mesures fiscales comme par exemple l'exonération de TFNB pour les PN d'Outre Mer et l'abondement de la DGF des communes situées pour tout ou partie dans le parc.

La loi sur l'eau et les milieux aquatiques adoptée le 20 décembre 2006 simplifie les redevances prélèvement et les module en fonction de l'usage de l'eau, de l'état de la ressource. Elle rééquilibre les poids respectif des aides et des redevances agricoles, elle offre aux communes la possibilité d'instaurer une taxe pour la collecte, le transport, le stockage, le traitement des eaux pluviales. Elle crée un crédit d'impôt au bénéfice des particuliers pour leurs équipements de récupération et de traitement des eaux pluviales.

Ces mesures complètent le dispositif issu de la loi de finances 2006 visant à encourager l'acquisition de véhicules peu émetteurs de gaz à effet de serre ou favorisant la préservation du patrimoine naturel.

La portée de ces mesures est très inégale.

La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) est un exemple d'écotaxe à effet limité. Créée en 1999, il s'agissait de la réunion sous une même appellation de 5 taxes spécifiques(sur les décharges de déchets ménagers, sur les décharges de déchets industriels, sur les huiles, sur les émissions polluantes atmosphériques, sur les nuisances sonores provoquées par les décollages d'avions). Depuis certains éléments de la taxe ont été modifiés. En 2001, il était prévu d'étendre le champ de cette taxe en mettant en place un nouveau prélèvement sur l'énergie. Cette disposition a été censurée par le Conseil Constitutionnel. La TGAP est donc un ensemble hétéroclite de petites taxes dont le produit total était en 2005 d'environ 470 millions d'€.

Les mesures fiscales dérogatoires à finalité environnementale n'ont que très peu d'effet, les mesures dans le domaine de l'énergie et des transports étant les plus significatives. Ces dernières visent à favoriser l'utilisation des modes de transport les moins polluants et à inciter aux économies d'énergie dans le domaine de l'habitat. Ces mesures devraient être précisément évaluées.

2. Principes pour une fiscalité écologique

La fiscalité écologique ne peut plus être une niche dans la fiscalité globale. L'enjeu est que les mesures fiscales en général intègrent la préoccupation de préservation de l'environnement. De la même façon, cette fiscalité écologique doit comme toute la fiscalité viser la justice sociale. Enfin si la fiscalité est la prérogative des Etats nations, elle doit cependant autant que faire se peut intégrer les dimensions territoriales multiples - espaces infra et supranationaux-. Cela suggère la définition de politiques fiscales au niveau européen et mondial (taxe carbone, par exemple).

- La fiscalité écologique au service d'une politique globale

Une fiscalité écologique peut être un outil efficace de politique publique en matière d'environnement si elle s'insère (s'articule) dans un projet fiscal global et dans le cadre de politiques concertées : politique industrielle, politique sociale, politique de l'emploi. L'organisation des transitions sociales nécessaires au passage à un mode de développement durable, doit se traduire par des mesures fiscales adaptées. La fiscalité écologique intègre le principe du pollueur/payeur.

- La fiscalité écologique et la justice sociale

La fiscalité écologique doit viser, comme toute la fiscalité, la justice sociale. En ce sens, elle doit être :• Proportionnelle : il s'agit de traduire le principe « à chacun selon sa capacité contributive ». La fiscalité écologique ne peut pas se résumer à une cascade de taxes dissuasives pour les ménages et venant gravement amputer le pouvoir d'achat, notamment des moins aisés. L'impact social des mesures fiscales proposées doit être systématiquement évalué. De ce point de vue, le principe de la neutralité fiscale des mesures environnementale réclamée par le patronat n'est pas acceptable.

• Redistributive : l'objectif est que la fiscalité privilégie les comportements vertueux au détriment des comportements irresponsables. L'exemple du Bonus/malus écologique sur les automobiles mis en place dans la suite du Grenelle de l'environnement est un exemple de taxe écologique redistributive. De la même façon, la taxe au Km parcouru pour les

camions décidée par le Grenelle entre dans cette catégorie puisque celle-ci permettra de financer les infrastructures de transport.

• Générale : la fiscalité écologique doit peser sur tous les acteurs (proportionnellement). Ainsi, la CGT est opposée au transfert de la fiscalité des entreprises vers les ménages qui se profile avec la révision générale des prélèvements obligatoires programmée par le gouvernement français en 2008. C'est la raison pour laquelle, la CGT a désapprouvé la proposition émise à la fin du Grenelle de l'environnement concernant la compensation de la contribution Climat/énergie à venir par une baisse à du concurrence des cotisations sociales. Pour la CGT cela reviendrait à choisir entre la préservation de l'environnement et le niveau de prestations sociales ce qui serait inacceptable et contreproductif parce que revenant à opposer à nouveau l'Environnement et le Travail. Pour ce qui concerne la contribution Climat/énergie en elle-même, celle-ci peut avoir un intérêt environnemental. Cependant, beaucoup dépendra dans cette contribution du poids respectif de la taxation des émissions de carbone d'une part et d'autre part de la consommation d'énergie. Le débat est ouvert, la CGT est plutôt favorable à ce que le premier élément (la taxation du carbone) soit privilégié compte tenu de l'impact négatif important sur les foyers d'une taxe trop forte sur leur consommation énergétique.

- La fiscalité écologique et les territoires

• La fiscalité est une prérogative des Etats, mais les questions écologiques ne s'arrêtant pas aux frontières, il est indispensable d'imaginer des mesures au niveau européen et mondial. Celles-ci s'articuleront avec les mesures nationales qui doivent être prises sans attendre. Ainsi, la CGT soutient la proposition du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement) d'une taxe carbone à l'échelle internationale.

• Au niveau européen, la CGT soutient la proposition de la Confédération européenne des syndicats en matière de réchauffement climatique et d'énergie de mettre en place d'une taxe carbone en Europe et d'un système d'ajustement aux frontières visant à faire aussi contribuer les produits importés et à combattre les délocalisations. Cette taxe sera complétée par une réforme du système des permis d'émission qui conjuguera allocations gratuites et mises aux enchères.