

Interview de François MARC sur la fiscalité écologique

Communes de France N°12 – Décembre 2013

1. Quels sont les dispositifs susceptibles de composer une fiscalité écologique efficace ? La fiscalité écologique est-elle le seul moyen de changer les comportements individuels ?

La fiscalité ne constitue pas l'alpha et l'oméga du changement des comportements individuels. Le premier levier concerne la pédagogie auprès des Français et les outils mis à leur disposition pour faire évoluer les comportements, comme, par exemple, l'accessibilité des filières de recyclage. Par ailleurs, l'évolution des normes dans des domaines comme l'isolation des logements ou l'automobile favorise la prise en compte des contraintes environnementales.

La fiscalité permet toutefois d'envoyer aux agents économiques un signal de long terme, reflétant le coût social de leur activité, ce qui aboutit à faire coïncider intérêt privé et intérêt général dans leurs décisions. A côté de la réglementation et de la fiscalité, des mécanismes de marché, comme les quotas de CO₂ mis en place au niveau européen, peuvent également constituer un moyen de changer les comportements, pour peu que le signal prix soit significatif. Au total, la fiscalité n'est qu'un instrument parmi d'autres au service de la transition écologique.

A mes yeux, pour être pleinement efficace, la fiscalité écologique doit être simple afin d'être comprise par nos concitoyens. Elle doit également envoyer des messages clairs en termes de comportements, tels qu'une meilleure prise en compte des externalités de l'activité humaine sur l'environnement. Enfin, elle doit être perçue comme juste par tout le monde. A cet égard, il est important qu'elle soit assortie de mécanismes d'accompagnement pour les ménages et les entreprises les plus fragiles, dans le respect du principe d'égalité. **Toute fiscalité écologique qui crée des injustices et des distorsions de concurrence entre entreprises ou territoires est une mauvaise fiscalité écologique.**

2. Au vu de l'effort de redressement des comptes publics entrepris par le Gouvernement et la mise à contribution des ménages et des entreprises dans ce sens, vous paraît-il possible et opportun de développer des dispositifs de fiscalité écologique ?

Avant toute chose, il me paraît primordial d'intégrer le verdissement de notre fiscalité dans le cadre d'une stratégie globale de refonte des prélèvements obligatoires et de modernisation des assiettes.

Les assiettes écologiques sont des assiettes modernes et vertueuses, qui peuvent servir par exemple à diminuer le coût du travail, selon la théorie du double dividende (réduction de la pollution d'un côté, impact sur la croissance et l'emploi de l'autre). C'est d'ailleurs ce que le Gouvernement a fait dans le cadre du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).

Pour autant, le développement de telles assiettes ne doit pas servir à accroître le poids global des impôts. Cela serait très mal perçu par les Français, et ce serait rendre un bien mauvais service à l'écologie que de l'associer à la notion de « punition fiscale ».

En outre, comme j'ai pu l'observer dans un pays comme le Danemark, les taxes écologiques qui

réussissent finissent par éliminer une grande partie de leur propre assiette, et donc par poser un problème budgétaire. En effet, par définition, une fiscalité environnementale efficace a vocation à réduire son assiette, qui porte sur les dommages environnementaux, au fur et à mesure qu'elle modifie les comportements.

On ne saurait donc asseoir une stratégie fiscale de long terme, pour laquelle la notion de rendement est capitale, uniquement sur ce type d'impôts.

3. Quel rôle peuvent jouer les collectivités locales en matière de politique environnementale ? L'émergence d'une fiscalité écologique locale est-elle, à terme, envisageable ?

Les collectivités ont une action de terrain à mener, ce que beaucoup d'entre elles font d'ailleurs déjà. Je pense au tri sélectif, aux plans climat-énergie territoriaux (PCET) par exemple.

S'agissant des impôts, on peut considérer que la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) et la redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM), la taxe départementale des espaces naturels, ou encore, la taxe locale sur la publicité extérieure, constituent des formes de fiscalité écologique locale.

Néanmoins, la fiscalité ne saurait être le premier levier de l'action écologique locale. En la matière, les enjeux fiscaux sont nationaux et internationaux. A l'inverse, les collectivités se situent naturellement à l'échelon de la pédagogie de terrain et des actions de proximité : une fiscalité écologique locale importante qui porterait sur des assiettes mobiles ne pourrait pas atteindre l'objectif de réduction des externalités négatives, dès lors que les acteurs économiques pourraient déterminer leurs choix d'implantation en fonction des politiques fiscales locales.

4. Le projet de loi de finances pour 2014 prévoit l'introduction d'une composante « carbone » dans l'assiette des taxes énergétiques actuelles, ainsi que la hausse de l'imposition des trois produits énergétiques (gaz naturel, fuel, charbon). Est-ce suffisant pour inciter les entreprises à réduire leurs émissions ? Le Sénat proposera-t-il d'autres mesures en la matière ?

5. Dans un rapport, la Cour des comptes préconise un alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence. Le Président de la République a refusé la mise en place d'une telle mesure, tout en annonçant une « contribution climat énergie » pour 2015. Quel en est le principe ?

Les questions 4 et 5 sont voisines, je les traiterai donc globalement. Après les échecs qu'ont connu par le passé des gouvernements de gauche comme de droite en matière de taxation du carbone, le gouvernement de Jean-Marc Ayrault a fait le choix du pragmatisme et non de l'idéologie : plutôt que de lancer le « grand soir » de la « taxe carbone », le Gouvernement s'inscrit dans une démarche progressive et ambitieuse, qui tient compte des réflexions menées dans le cadre du Comité pour la fiscalité écologique. La solution retenue permet par ailleurs de ne pas définir une nouvelle assiette d'imposition, puisqu'elle consiste à aménager des taxes existantes.

Nous parlons d'impôts que les Français, entreprises comme particuliers, connaissent bien, à

savoir les taxes sur la consommation de produits énergétiques (TICPE). Il s'agit d'introduire une composante carbone dans leur calcul, qui augmentera de façon progressive et proportionnée au contenu en dioxyde de carbone des différents produits énergétiques.

Ainsi, nous rendrons ces taxes plus « intelligentes », alors qu'aujourd'hui, elles sont construites dans une pure logique de rendement, sans aucun lien avec la pollution engendrée par les différentes sources d'énergie. Et nous laisserons aux Français le temps d'adapter leur consommation à cette nouvelle donne, puisque l'effet du nouveau calcul sera quasiment nul en 2014. Ce n'est qu'à partir de 2015 que cette composante carbone montera en puissance, avec un rendement prévu de 2,5 milliards d'euros, puis de 4 milliards d'euros en 2016. Le Comité pour la fiscalité écologique travaillera en 2014 sur les mesures d'accompagnement en terme social de la montée en régime de cette taxe.

S'agissant de l'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence, l'aménagement des TICPE prévu par l'article 20 du projet de loi de finances pour 2014 contribue, de manière certes encore limitée, au rapprochement des fiscalités pesant sur les deux types de carburant. De surcroît, je note que la réflexion reste ouverte en vue du projet de loi de finances pour 2015. D'ailleurs, le Comité pour la fiscalité écologique poursuivra en 2014 sa réflexion sur ce dossier sensible. Il est vrai que l'OMS a classé le diesel parmi les substances cancérigènes. Le problème sanitaire est cependant principalement posé par les 14 millions de véhicules diesel anciens, les plus récents étant dotés de filtres à particules. Pour ma part, je suis partisan d'un rapprochement progressif, sur plusieurs années, afin de donner de la visibilité aux constructeurs automobiles et d'envoyer un signal prix clair aux consommateurs, et avec un rendement limité. On pourrait en effet imaginer qu'une baisse du prix de l'essence compenserait pour partie la hausse sur le diesel.

Enfin, je relève que le projet de loi de finances pour 2014 prévoit une autre mesure de fiscalité environnementale : l'extension de l'assiette de la taxe générale sur les activités polluantes à sept substances nocives pour la santé et l'environnement.
