

Une "fiscalité verte" pour la transition écologique ?

Fabien Tarrit

► **To cite this version:**

Fabien Tarrit. Une "fiscalité verte" pour la transition écologique ?. Les Possibles, ATTAC, 2020.
hal-02570569

HAL Id: hal-02570569

<https://hal.univ-reims.fr/hal-02570569>

Submitted on 12 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les Possibles — No. 23 Printemps 2020

Une « fiscalité verte » pour la transition écologique ?

vendredi 3 avril 2020, par Fabien Tarrit

Le postulat de neutralité de l'État fait depuis bien longtemps partie de l'appareil idéologique de justification du capitalisme. Selon lui, tout dépend des personnes qui sont à sa tête. Si la politique est de bonne qualité, l'État peut éviter les crises et corriger les « inégalités » de revenu. Pour cela, il suffit que les électeurs votent pour les partis appropriés. À défaut, même si les électeurs se sont trompés, il suffit que le gouvernement écoute les « corps intermédiaires ».

Un système fiscal au service des plus riches

En réalité, l'État est un instrument de la classe dominante. Tant que le capitalisme survit, l'État est capitaliste et avec lui, quel que soit le gouvernement, le système des impôts et des taxes est organisé de telle sorte que la charge fiscale retombe surtout sur les plus fragiles, les exploités (ouvriers, employés, techniciens...) et les semi-exploités (travailleurs indépendants, cadres).

En outre, nombre de riches capitalistes fraudent le fisc à une échelle inédite avec l'aide des grandes banques, qu'il s'agisse d'évasion, d'optimisation ou de fraude au sens strict.

Au sein de l'Union européenne, la France fait partie des principales victimes de l'arbitrage de dividendes. Cette forme d'évasion fiscale lui coûterait jusqu'à 3 milliards d'euros par an. L'activité a prospéré et n'a, jusqu'ici, jamais été véritablement remise en cause par l'administration fiscale. (Le Monde, 19 octobre 2018)

Les fraudeurs les plus importants, s'ils sont détectés, négocient avec les hauts fonctionnaires de l'administration des impôts. Les amendes pour fraudes fiscales sont dérisoires, 90 millions d'euros en moyenne pour les dix plus lourdes amendes depuis 2007. Les prisons sont surpeuplées, mais on y chercherait en vain les riches fraudeurs et leurs conseillers. Aussi délicate soit la chute du riche et arrogant capitaliste Carlos Ghosn, patron de Renault-Nissan, qui aurait déclaré 40 millions d'euros de revenu au lieu de 80 (sa part sur l'exploitation des travailleurs de Nissan, Renault et Mitsubishi), elle cache un système généralisé de corruption, tant la classe dominante cherche toujours à s'enrichir.

Non contents de ne pas payer, certains capitalistes sont parvenus à s'accaparer de l'argent des administrations fiscales avec l'aide des banques, dont les françaises BNP Paribas, Société générale, Crédit agricole.

55 milliards d'euros ont été subtilisés, en l'espace de quinze ans, à plusieurs États de l'Union européenne, dont l'Allemagne, le Danemark et la France, par des financiers opérant en bande organisée sur les marchés financiers. (Le Monde, 19 octobre 2018)

La fiscalité écologique n'est pas progressiste...

De telles pratiques n'ont pas évolué significativement, et la fiscalité écologique ne déroge pas à la règle que les impôts pèsent sur les plus fragiles. Elle se présente comme une incitation à faire évoluer les comportements vers un mode de vie plus respectueux de l'environnement. Ce serait ainsi une manière d'internaliser les externalités, c'est-à-dire de donner une valeur économique aux phénomènes induits par des pratiques économiques, à la manière des droits à polluer sans leurs effets pervers liés à la spéculation. Le problème se trouve ailleurs : de telles taxes envisagent la consommation comme un acte économique individuel, alors qu'elle dépend principalement de l'appartenance sociale. De fait, la pollution est largement plus le fait de la consommation des catégories les plus aisées, qui utilisent davantage les avions de ligne, roulent dans des voitures plus polluantes... que des catégories les plus pauvres, d'autant que les capitalistes du transport routier sont exemptés d'une partie des taxes sur le gazole, et que les compagnies de transport aérien ne paient pas de taxes sur le kérosène. Les grands groupes automobiles ont manipulé les chiffres pour répondre aux normes de pollution. Tant pis pour la santé, en particulier des enfants ! Surtout, il s'agit souvent pour les plus pauvres de dépenses contraintes, comme en témoignent les populations périurbaines obligées d'utiliser leur véhicule personnel pour exercer leur activité professionnelle, notamment en raison de la réduction très importante du trafic ferroviaire au cours des dernières décennies. En tant qu'impôt sur la consommation, une taxe écologique porte les mêmes effets

inégalitaires que la TVA, par nature plus lourde pour les revenus plus faibles (en raison d'une épargne plus faible). Un tel effet est d'autant plus visible lorsqu'il s'accompagne d'une réduction de l'impôt qui pèse sur le capital ou sur le patrimoine.

La transition écologique a ainsi servi de prétexte à une aggravation de l'injustice fiscale : les plus pauvres (actifs et retraités) y perdent (à cause du gel des allocations familiales, de la hausse de la fiscalité du tabac et de l'énergie), les revenus moyens y gagnent un peu (grâce à la suppression de la taxe d'habitation, surtout pour ceux qui ne sont pas retraités), les 1 % des ménages les plus riches (actifs + retraités) y gagnent en moyenne 86 000 euros chacun (grâce à la suppression de l'ISF et à l'instauration de la « flat tax »).

Les effets cumulés des réformes 2018 et 2019 mèneront à une baisse du revenu disponible pour les 20 % de Français les plus modestes (recul de l'ordre de -0,5 % à -1 %). Pour les 60 % de revenus de « ménages intermédiaires », il y aura un gain, jusqu'à près de 1 %. Le manque à gagner le plus important est enregistré par les 20 % les plus aisés (près de -1 %), à l'exception notable des 1 % de ménages ultra-riches : ces derniers verront leurs revenus dopés de près de 6 %. (Le Monde, 13 octobre 2019)

Il serait alors envisageable de faire porter cette fiscalité sur les plus hauts revenus, ceux qui polluent le plus, mais aussi qui incitent les couches moins aisées à imiter leur train de vie et donc à davantage polluer aussi. La question se pose ainsi de lui attribuer un caractère progressif, par exemple en la faisant porter particulièrement sur les biens de luxe (avions, 4x4, jets privés...), tout en attribuant les sommes au financement d'activités plus respectueuses de l'environnement.

... et elle inverse causes et effets

Toutefois, un tel rétablissement des responsabilités parmi les ménages ne résout pas la question centrale, tant il ne parvient pas à éviter l'écueil de l'inversion des causes et des effets, en rendant la consommation des ménages responsable des conséquences dont est porteuse la production des entreprises, ou plus exactement la production telle qu'elle est dictée par les

impératifs de rentabilité qui constituent le mode opératoire du capitalisme. Cela revient à faire porter aux plus fragiles la responsabilité de la pollution qui est la conséquence du capitalisme et en particulier des décisions des grands groupes capitalistes (dont ceux de l'automobile, de l'énergie, du bâtiment...). Une telle fiscalité, aussi progressive soit-elle ne saurait répondre aux dangers que fait porter ce mode de production sur le milieu et les ressources naturelles. Aussi, leur détérioration doit pouvoir être envisagée comme un des aspects de la transformation des forces productives en forces destructives, du fait précisément des rapports de production capitalistes qui deviennent de la sorte « *des entraves au développement des forces productives* » (Marx, *Contribution à la critique de l'économie politique*). Engels l'envisageait ainsi dans *Dialectique de la nature* : « *ne nous flattons pas trop de nos victoires sur la nature. Elle se venge sur nous de chacune d'elles. Chaque victoire a, en premier lieu, les conséquences que nous avons escomptées, mais en second et en troisième lieu, elle a des effets tout différents, imprévus, qui ne détruisent que trop souvent ces premières conséquences* ». Ainsi, il semble illusoire d'imposer une fiscalité visant à inciter une modification des comportements sans s'interroger sur la nécessité d'une transformation radicale des rapports entre l'humanité et la nature, c'est-à-dire sans envisager une transformation des rapports de production.

C'est ainsi que la lutte pour l'égalité et celle pour préserver l'environnement ne peuvent se limiter à la fiscalité, et la question environnementale doit se poser dans le même mouvement que la question sociale, celle de la propriété des ressources productives et/ou de la répartition des richesses.

Note de la rédaction :

Nous ne nous considérons pas comme engagés par la totalité des propos de l'auteur. En effet, on peut estimer que les défauts de la fiscalité verte, telle qu'elle est pratiquée en France jusqu'à présent, ne délégitiment pas le principe d'une telle fiscalité, sinon il faudrait étendre ce type de critique à toute fiscalité qui ne parvient jamais à une redistribution parfaite. De plus, la fixation d'un prix du carbone émis peut servir d'outil s'il est intégré à une planification ayant fixé des normes et des objectifs politiques de transformation des rapports sociaux, avant que le marché n'intervienne. JMH