

Pour une fiscalité juste !

TICPE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La taxe sur les hydrocarbures constitue environ 60 % du prix du carburant. Elle ne profite que très partiellement à la transition énergétique.

La TICPE, taxe intérieure de la consommation sur les produits énergétiques, a vu augmenter en 2018 sa partie « taxe carbone » ; la fiscalité du diesel a par ailleurs été alignée sur celle de l'essence.

Taxe carbone, quèsaco ?

Introduite par la loi de « transition énergétique pour la croissance verte » en 2015, elle consiste en une « composante carbone », c'est-à-dire un prix de la tonne carbone qu'il est prévu d'augmenter inexorablement jusqu'à atteindre 100 euros la tonne en 2030 (47,50 euros en 2019).

DANS LES FAITS, UNE MANIPULATION DU GOUVERNEMENT !

La loi de finances initiale de 2018 en a rajouté une couche avec une hausse de la fiscalité énergétique prévue à 56 euros la tonne en 2019 jusqu'à 86,20 euros la tonne en 2022. À ce rythme-là, la tonne de carbone devrait dépasser la valeur de 100 euros dès 2024 ! Cela induirait un surcoût annuel moyen pour les ménages de 313 euros par an en 2022, par rapport à 2017.

Avec 33,8 milliards d'euros de rentrées prévues en 2018, la TICPE est la quatrième recette fiscale de l'État. Elle aurait pu à elle seule financer tout le budget du ministère de la Transition écologique et solidaire cette année.

En ciblant les produits énergétiques (gaz, fioul, pétrole, charbon...), la « taxe carbone » touche particulièrement les ménages déjà en situation de précarité énergétique soit du fait de leur logement (augmentation du prix du chauffage), soit du fait de l'éloignement entre leur domicile et leur travail (augmentation du prix du carburant). Rappelons aussi que ce sont les ménages les plus modestes, les retraités et les jeunes qui sont les plus touchés par la précarité énergétique et les véhicules les moins économes. C'est pour eux la double peine !

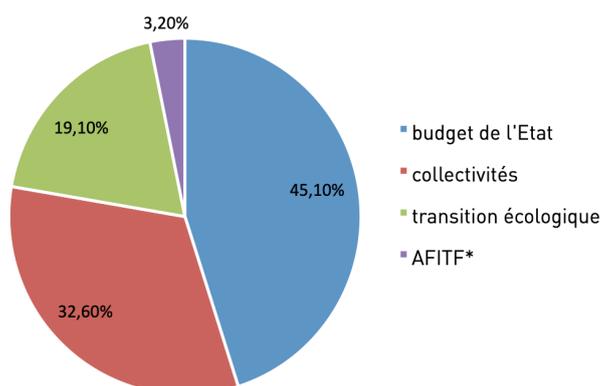
Petit rappel des inspirations du gouvernement : la commission Attali 2008, dont Emmanuel Macron était le corapporteur, préconisait « une taxe européenne sur les émissions de CO2 pour "toucher" les secteurs non couverts par les quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Cela constituera une première étape dans un basculement plus global des charges pesant sur le travail vers une taxation des activités émettrices de carbone et consommatrices d'énergies et de ressources actuelles ».

Rappelons par ailleurs que le gouvernement, malgré ses dénégations, cherche à financer les baisses concernant la taxe d'habitation par la hausse de la fiscalité sur la consommation sur les produits énergétiques.

Les entreprises les plus émettrices ne sont soumises qu'au système européen d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, des secteurs d'activité comme le transport routier ou l'agriculture font l'objet de dérogations. La taxation apparaît donc comme particulièrement injuste et lourde pour les plus pauvres.

Cette fiscalité dite « environnementale », basée essentiellement sur la fiscalité énergétique, répond plutôt à une fiscalité de rendement visant à faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État.

Répartition de la TICPE



*Agence de financement des infrastructures de transport de France

DES SOLUTIONS EXISTENT

Il faut que la fiscalité « environnementale » soit juste et s'inscrive dans le cadre d'une réforme globale et cohérente de la fiscalité, permettant de faire contribuer davantage ceux qui ont le plus de moyens.

Pour la CGT, il faut notamment :

- taxer le capital et non le travail !
- un allègement global des taxes indirectes (TVA, taxes sur les produits pétroliers, etc.) qui pèsent plus lourdement sur les plus modestes ;
- des logements « basse consommation » énergétique avec un grand plan de rénovation énergétique ;
- centraliser, comme c'était le cas pas le passé, l'ensemble de l'épargne populaire (livret A, LDD, etc.) à la Caisse des dépôts

pour lancer un grand plan de construction de logements sociaux et de rénovation écologique et énergétique du parc existant ;

- taxer les transactions financières pour financer la transition ;
- imaginer un mécanisme de traçabilité du carbone qui permettrait de connaître l'empreinte carbone des produits importés sur le marché européen et servirait de base à la mise en œuvre d'un mécanisme d'ajustement aux frontières évitant la délocalisation des activités industrielles vers des régions ou pays moins exigeants dans leur politique climatique ;
- responsabiliser les entreprises avec une modulation de leur taux d'emprunt en fonction de leur impact environnemental et de leur niveau de responsabilité sociale. De telles mesures ont déjà existé dans le courant des années quatre-vingt.