

Revue

Lexbase Hebdo édition fiscale n°590 du 13 novembre 2014

[Fiscal général] Questions à...

Point sur l'écotaxe — Questions à Maître Arnaud Gossement, Avocat au barreau de Paris, spécialisé en droit public et en droit de l'environnement, associé du cabinet Gossement Avocats

N° Lexbase : N4554BU9



par Jules Bellaïche, Rédacteur en chef de Lexbase Hebdo — édition fiscale

L'écotaxe continue encore de faire l'actualité et de diviser l'opinion. Que l'on soit pour ou contre l'écotaxe poids lourds, la manière dont l'abandon de cette mesure a été décidée ne peut qu'interroger toutes celles et tous ceux qui sont attachés au respect de la loi et de l'Etat de droit. Le principe de l'écotaxe a été voté en 2009, dans le cadre de la loi "Grenelle 1" (loi n° 2009-967, du 3 août 2009 N° Lexbase : L6063IEB). Son entrée en vigueur était prévue le 1er janvier 2014 mais a été repoussée à début 2015. Toutefois, le 9 octobre 2014, la ministre de l'Ecologie a suspendu l'écotaxe.

Pour faire un point sur l'écotaxe, Lexbase Hebdo — édition fiscale a interrogé **Maître Arnaud Gossement, Avocat au barreau de Paris, spécialisé en droit public et en droit de l'environnement, associé du cabinet Gossement Avocats.**

Lexbase : Pouvez-vous nous développer vos arguments en faveur de l'écotaxe. Aurait-elle été une mesure fiscale juste ?

Arnaud Gossement : Rappelons que le principe d'une écotaxe fait l'objet d'un cadre juridique européen et a été adopté à la quasi-unanimité par les députés lors du vote de la loi "Grenelle I" du 32 009. Cette mesure a, par la suite, été confirmée par plusieurs lois successives jusqu'à la loi n° 2014-891 du 8 août 2014, de finances rectificative pour 2014 (N° Lexbase : L0228I49), toujours en vigueur. Si cette mesure était si injuste et si inefficace, alors pourquoi le

Parlement l'a-t-il votée si souvent ? En réalité cette "taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises" est indispensable, non seulement pour financer des projets de travaux mais également pour orienter les comportements. Le transport routier bénéficie de multiples avantages et exonérations alors que le fret ferroviaire s'effondre et que le prix des transports en commun est souvent trop élevé, notamment pour les clients captifs. Après des années de discussions et deux rapports de commissions d'enquête parlementaires, la mise en place progressive d'une écotaxe poids lourds, qui ne pénalise pas les boucles locales, est une mesure fiscale juste pour simplement rééquilibrer l'effort vers des transports alternatifs au camion et réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

Lexbase : Malgré la suppression de cette mesure, le projet de loi de finances pour 2015 a tout de même prévu l'instauration d'une mesure fiscale touchant notamment les poids lourds (augmentation de 4 centimes par litre de la taxe sur le diesel). L'écotaxe sera-t-elle remplacée par d'autres mesures fiscales ?

Arnaud Gossement : Le dispositif législatif de l'écotaxe n'a pas été abrogé. Les articles 269 (N° Lexbase : L3444IY9) à 271 du Code des douanes, relatifs à "taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises" restent en vigueur. Leur rédaction a simplement été modifiée par l'article 16 de la loi n° 2014-891 du 8 août 2014, de finances rectificative pour 2014, principalement pour réduire le réseau routier concerné par l'application de cette taxe. Le cadre juridique demeure même si le Gouvernement a annoncé la résiliation de l'instrument destiné à sa mise en œuvre : le contrat de partenariat signé entre l'Etat et la société Autostrade Per l'Italia SPA. Le motif juridique de la résiliation de ce contrat, dont la procédure de passation a été jugée légale par le Conseil d'Etat (CE 2° et 7° s-s-r., 24 juin 2011, n° 347 720, mentionné aux tables du recueil Lebon N° Lexbase : A3777HUG), demeure assez flou. Le secrétaire d'Etat aux Transports a ainsi fait référence aux doutes sur la constitutionnalité du dispositif, exprimés par un juriste devant la commission d'enquête du Sénat sur l'écotaxe. Mais c'est confondre la légalité du dispositif avec la régularité du contrat : deux choses distinctes. L'écotaxe n'ayant pas été supprimée et le projet de loi de finances pour 2015 ne prévoyant pas de le faire, il n'y a donc pas lieu de la remplacer, tout du moins pour l'instant. La question qui se pose est encore celle de savoir si l'Etat va collecter le produit de cette taxe par un autre moyen, par exemple par la signature d'un nouveau contrat de partenariat, ou s'il va s'abstenir de collecter cette taxe. Or, les régions et l'agence dédiée au financement des infrastructures de transport ont besoin de fonds pour développer de nombreux projets de travaux. C'est aussi un impératif pour la relance de l'économie et la réduction des déficits publics.

Lexbase : Quelles seraient (ou quelles sont) les mesures de fiscalité écologique les plus efficaces ?

Arnaud Gossement : Il faut éviter une réforme fiscale par petites touches au profit d'une réforme d'ensemble de notre fiscalité, d'une part, pour la simplifier et prévenir les changements incessants, d'autre part, pour transférer sa pression, du travail vers la pollution. Pour l'heure la fiscalité écologique se traduit soit par des taxes à rendement faible comme la taxe générale sur les activités polluantes que le législateur envisage de supprimer, soit par une valse de mesures, comme le crédit d'impôt développement durable, créé puis supprimé puis recréé sous un autre nom : le crédit d'impôt transition énergétique, soit, plus grave, par des primes à la pollution. Notre fiscalité peut en effet encourager la pollution en raison des exonérations dont bénéficient les secteurs automobile, aéronautique ou agricole. La défiscalisation de la consommation de kérosène ou la hausse de la TVA pour les transports en commun par exemple ne vont pas dans le sens d'une fiscalité écologique. Plutôt que faire une liste, un peu à la manière d'un inventaire à la Prévert, des mesures fiscales qu'il faudrait supprimer, modifier ou créer, il convient tout d'abord de dégager un consensus sur les principes de notre droit fiscal et rassurer l'opinion publique sur le fait que la fiscalité écologique n'est pas un prétexte pour augmenter le niveau générale des prélèvements. Il convient également de donner une valeur au carbone, ce que l'Assemblée nationale a malheureusement refusé de faire lors de la discussion du projet de loi relatif à la transition énergétique. Il convient aussi d'améliorer l'information : le financement des travaux de rénovation énergétique pâtit du manque de conseil des occupants de logements sur un dispositif assez complexe. Enfin, il faut aussi réfléchir aux instruments : la taxe peut, dans certains cas, s'avérer moins efficace que d'autres mécanismes comme, par exemple l'éco-contribution déchets dans le cadre des filières de responsabilité élargie du producteur, qui peut être modulée en fonction de l'effort des fabricants et metteurs sur le marché pour des produits durables.

Lexbase : Selon une étude de l'OCDE en date du 30 septembre 2014, les avantages fiscaux en faveur des automobilistes sont préjudiciables à l'environnement et à la santé. Que pensez-vous de l'usage du droit fiscal en faveur de l'écologie ?

Arnaud Gossement : La fiscalité n'a pas pour seul objet d'abonder le budget des collectivités publiques aussi nécessaire cela soit-il pour assurer la solidarité nationale et financer les services publics. La fiscalité a aussi pour fonction d'orienter des comportements, d'encourager certains produits ou services plutôt que d'autres. En ce sens, la fiscalité est par essence un outil politique au sens le plus noble et sa déconsidération dans l'opinion publique fait peser un risque pour le vivre ensemble. Une mesure fiscale juste est une mesure qui respecte notamment le

principe pollueur payeur, principe inscrit en droit international depuis de nombreuses années mais aussi dans notre Constitution depuis 2005... Ce principe a une justification écologique, sanitaire mais aussi sociale : ce n'est pas à la collectivité de financer par priorité des activités contraires à l'idée actuelle de l'intérêt général. Faire financer les externalités négatives du transport routier par tous les automobilistes au moyen d'une augmentation du prix du diesel à la pompe n'est pas exactement une "mesure fiscale juste" du point de vue du principe pollueur payeur. Pour faire progresser la protection de l'environnement, lutter contre le changement climatique et l'effondrement de la biodiversité, une multiplication des contraintes réglementaires apparaît assez peu réaliste. De même, s'en remettre à la seule bonne volonté des acteurs économique soumis à des contraintes concurrentielles fortes ne suffit pas. Il faut donc agir sur le levier fiscal. Dans l'idéal, il faudrait le faire au niveau européen pour éviter les distorsions de concurrence mais force est de constater que le projet d'une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne s'enlise. Le sujet de la fiscalité écologique, qu'il s'agisse des déchets, de la consommation d'espaces naturels ou agricoles, du transport ou de l'énergie, n'a pas été suffisamment traité lors du Grenelle de l'environnement de 2007. Rouvrir la discussion sur ce point crucial entre toutes les parties prenantes est indispensable pour qu'une fiscalité écologique intelligente protège notre santé, notre environnement, tout en assurant des débouchés nouveaux aux entreprises.