

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 décembre 2013

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 - (N° 1592)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 224

présenté par

M. Baupin, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, Mme Bonneton,
M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère,
Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas

ARTICLE 20

Rédiger ainsi la trente-huitième ligne des trois dernières colonnes du tableau de l'alinéa 3 :

«

44.84	48.82	52.81
-------	-------	-------

».

EXPOSÉ SOMMAIRE

En France, le diesel bénéficie d'un avantage fiscal de 30 % sur l'essence. Ce différentiel n'est nullement justifié en raison des impacts très négatifs du diesel sur la santé, la pollution de l'air, le climat. En juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé comme cancérigènes les gaz d'échappement des moteurs Diesel. De plus, l'avantage qui était conféré au diesel en termes de consommation tend sérieusement à se réduire comme le montrent les derniers classements de l'ADEME.

La sous-taxation appliquée au diesel a largement contribué à la diésélisation du parc automobile français. Nous sommes ainsi passés d'un taux de 4 % des véhicules particuliers en 1980 à un taux de 60 % aujourd'hui, voire même plus de 70 % pour les véhicules neufs. Cette sous-taxation maintient artificiellement le coût des carburants à un niveau faible, détournant les Français de la recherche de solutions alternatives que ce soit en termes de trajets de proximité ou de longue distance. De même la Cour des Comptes avait estimé dès 2005 que les niches fiscales favorables au diesel n'avaient aucune justification et devraient être supprimées. Par ailleurs la sur-diésélisation du parc automobile français conduit à un accroissement des importations françaises de carburant et met en danger l'emploi dans les raffineries françaises. Au total, si on cumule les pertes fiscales, le coût

des importations de carburant et le cout des impacts sanitaires, l'impact de la politique pro-diesel française sur les finances publiques dépasse largement les 10 milliards annuels.

Outre les impacts avancés ci-dessus en termes sanitaires et environnementaux, cet encouragement à l'utilisation du diesel contribue à grever les comptes publics à hauteur de 6,9 milliards €/an (Rapport du Ministère du Budget, avril 2011), à un moment où l'équilibre des comptes de la Nation est un des objectifs majeurs que s'est assignés le Gouvernement.

Cet amendement propose donc d'engager dès maintenant un rattrapage progressif du taux de la taxe intérieure de consommation (TIC) par hectolitre pour le gazole par rapport au taux de taxation pour l'essence qui reste toutefois largement supérieur. Le rattrapage proposé ici permettrait, par l'ajout de 2 centimes par litre de gazole, d'amorcer la convergence des prix de ces carburants et de limiter l'avantage fiscal donné au diesel.

Cette mesure de rattrapage progressif devra s'accompagner d'un plan, d'accompagnement des consommateurs et des professionnels afin de corriger les éventuels effets pervers en mobilisant les recettes ainsi générées pour l'État.