

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD870

présenté par

M. Brun, M. Abad, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Cinieri, M. Deflesselles, M. Descoeur, M. Kamardine, M. Leclerc, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Masson, M. Quentin, M. Reda, M. Reiss, M. Saddier et M. Viry

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Le 2° du 1 de l'article 265 est complété par un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Lorsque le cours moyen du pétrole dénommé « brent daté » varie de plus de 10 % dans les conditions précisées au deuxième alinéa du présent *e*, les tarifs prévus au 1° du 1 pour les supercarburants mentionnés aux indices 11 et 11 *bis*, le gazole mentionné à l'indice 22 et le fioul domestique mentionné à l'indice 20 sont corrigés d'un montant égal au produit de la variation en valeur absolue de la moyenne des prix hors taxe de ces produits pétroliers et du taux de 16,388 %. Cette correction est effectuée à la baisse en cas de hausse des prix hors taxe et à la hausse dans le cas contraire.

« Cette modification est effectuée le 1^{er} octobre 2019 pour la période du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole « brent daté » constatée sur la période du 1^{er} au 15 septembre 2019 est supérieure de 10 % au cours moyen du mois de janvier 2018. La modification est effectuée le 1^{er} décembre 2019 pour la période du 1^{er} décembre 2019 au 20 janvier 2020 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole « brent daté » constatée sur la période du 1^{er} octobre au 9 novembre 2019 est supérieure de 10 % au cours moyen de la période du mois de septembre 2019. La modification est effectuée le 21 janvier 2019 pour la période du 21 janvier au 20 mars 2020 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole « brent daté » constatée sur la période du 10 novembre au 31 décembre 2020 est supérieure de 10 % au cours moyen de la période du 1^{er} octobre au 9 novembre 2019. Elle est effectuée pour les périodes ultérieures, lorsque la variation cumulée constatée au cours des bimestres suivants est supérieure de 10 % à la moyenne des prix du « brent daté » qui a entraîné la modification précédente.

« Ces modifications s'appliquent à compter du 21 du premier mois du bimestre suivant celui au titre duquel une variation de 10 % du cours du « brent daté » a été constatée.

« Les cours moyens du pétrole « brent daté » et les prix moyens hors taxe des supercarburants, du gazole et du fioul domestique sont calculés, pour chacune des périodes mentionnées au présent e, par l'autorité administrative compétente.

« Les modifications prévues au premier alinéa du présent e ne peuvent pas avoir pour effet de porter les tarifs à un niveau supérieur à celui fixé par la loi de finances au tableau B du 1. Ces modifications ne sont plus appliquées lorsque le cours moyen bimestriel du « brent daté » est redevenu inférieur à la moyenne constatée au titre du mois de janvier 2019.

« Le ministre chargé du budget constate par arrêté les modifications de tarifs de la taxe intérieure de consommation résultant des alinéas précédents.

« Un décret fixe les modalités d'application du présent e. »

2° Après l'avant-dernier alinéa de l'article 265 *septies*, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« À compter du 21 janvier 2020, pour chaque semestre, le taux spécifique est affecté, le cas échéant, de la différence, si elle est positive, entre le tarif applicable en vertu du e du 2 du tableau B du 1 de l'article 265 à la date du 1^{er} octobre 2019 et la moyenne des taux applicables en vertu du même e pour chacun des bimestres dudit semestre. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

En un an, le prix du gasoil a augmenté de 25 %. En 2018, un automobiliste qui fait un plein de 50 litres de gasoil par semaine paye 198 € de taxes supplémentaires. Cette hausse ne fait que commencer puisque de nombreuses augmentations de taxes sur les carburants sont prévues d'ici 2022 et ce même automobiliste payera à la fin du quinquennat 790 € de taxes supplémentaires. Sur le mandat, la hausse de fiscalité énergétique grèvera le pouvoir d'achat des français de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Les taux de taxation sont pourtant déjà à un niveau historique : 140 % sur le gasoil et 160 % sur l'essence et seuls 5 % des nouvelles rentrées fiscales sont affectés à la transition énergétique, ce qui démontre la logique de rendement budgétaire. C'est une question de pouvoir d'achat. Une proposition de loi visant à créer des tickets carburant sur le modèle des tickets restaurant a été récemment examinée à l'Assemblée nationale et a malheureusement été rejetée.

C'est aussi une entrave de plus à notre mobilité sur fond de réduction uniforme et injuste de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les 400 000 kilomètres de routes secondaires en France pendant que les radars mobiles sont privatisés et multipliés. Dans ce contexte exceptionnel, l'État doit bloquer les tarifs à la pompe.

Plusieurs précédents existent, notamment pendant la guerre du Golfe, où l'effondrement de la production avait vu s'envoler le prix du baril. À l'époque, Pierre Bérégovoy, alors ministre des finances, décide par décret du 8 août 1990, de bloquer les prix des carburants.

Dans un contexte similaire au début des années 2000, le Gouvernement de l'époque avait, afin de préserver le pouvoir d'achat des Français, instauré une taxe dite « flottante » sur les carburants. Ce mécanisme consistait en un ajustement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, en fonction des variations du cours du pétrole brut afin d'atténuer les hausses des prix des carburants à la pompe. La taxe sur les produits pétroliers a été remplacée en 2010 par la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE).

La TICPE est l'une des deux taxes (avec la TVA) revenant à l'État qui s'appliquent aux carburants en France. Son montant diffère pour chaque type de produit pétrolier. Il est fixé annuellement par litre de carburant consommé. La TICPE n'est donc pas directement impactée par les variations des cours du pétrole brut, contrairement à la TVA qui suit mécaniquement ces variations, ce qui se traduit par une augmentation de la fiscalité à chaque hausse du cours du pétrole.

Un mécanisme de « TICPE flottante » revient à compenser ces effets des variations du prix du pétrole brut. Lorsque le prix du baril augmente, la TICPE serait ainsi abaissée afin de lisser la hausse des prix des carburants à la pompe pour le consommateur. Lorsqu'il baisse, la TICPE serait augmentée afin de compenser les pertes de recettes fiscales pour l'État.

C'est pourquoi, le présent amendement vise à instaurer une « TICPE flottante ».