

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 septembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CD2

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry et Mme Gaillot

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:

I. – Le 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

1° Les quinzième à dix-septième lignes sont remplacées par quatre lignes ainsi rédigées : indices 11 et 22 du tableau du 1° du 1 de l'article 265 sont remplacés par quatre lignes ainsi rédigées :

			2022	2023	2024	2025
----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que le supercarburant correspondant à l'indice d'identification n° 11 <i>bis</i> , contenant jusqu'à 5 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en masse d'oxygène ; ;	11	Hectolitre	68,29	67,29	66,29	65,40
----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, contenant un additif spécifique améliorant les caractéristiques antirécession de soupape, à base de potassium, ou tout autre additif reconnu de qualité équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen	11 <i>bis</i>	Hectolitre	71,56	70,56	69,56	68,56
----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que les supercarburants correspondant aux indices d'identification 11 et 11 <i>bis</i> , et contenant jusqu'à 10 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en masse/ masse d'oxygène ;	11 <i>ter</i>	Hectolitre	66,29	65,29	64,29	64,29

2° La trente-troisième ligne est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :

			2022	2023	2024	2025
----gazole ;	22	Hectolitre	59,40	61,40	63,40	65,40

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de réaliser le rapprochement de la fiscalité applicable au gazole et à l'essence suspendu en 2018, le présent article fixe une trajectoire de convergence en trois ans des tarifs de ces deux produits, de 2022 à 2025, en faisant baisser la taxation de l'essence et augmenter celle du gazole.

Comme le précise un rapport récent de la Cour des comptes[1] « Les risques liés à la pollution de l'air sont désormais bien identifiés : sanitaires ou environnementaux, ils ont un impact d'ores et déjà massif et devraient, à la faveur de l'amélioration de la connaissance, être réévalués à la hausse au cours des prochaines années ».

Une étude récente de l'Agence européenne de l'environnement[3] évalue les conséquences de la pollution de l'air en France à environ 47 000 décès prématurés tous les ans pour le seul effet des trois principaux polluants (particules, dioxyde d'azote et ozone).

Une des principales causes sont les émissions de dioxyde d'azote des moteurs diesel et les retards pris dans la limitation du trafic au sein des zones urbaines denses pour les transports. La réglementation applicable aux émissions des véhicules n'est pas parvenue à réduire significativement les émissions d'oxydes d'azote des véhicules diesel. Ce polluant est à l'origine de dépassements récurrents des limites réglementaires dans une quinzaine de zones en France.

La Cour des comptes recommande notamment la limitation des émissions des transports routiers en application du principe « pollueur-payeur » et ainsi la poursuite du rééquilibrage de la fiscalité entre le diesel et l'essence.

Il est évident que la suppression des avantages fiscaux pour le diesel doit être accompagné par des dispositifs sociaux, d'autant plus dans une période de prix à la pompe conséquents. Il ne doit en aucun cas pénaliser les ménages les plus fragiles qui sont obligés d'utiliser leur voiture pour des déplacements contraints. Une stratégie plus large est également nécessaire pour développer des alternatives à la voiture : plan ferroviaire, hausse du fonds vélo, etc.

Cet amendement est inspiré d'une proposition du Réseau Action Climat.

[1]https://www.ccomptes.fr/system/files/2020-09/20200923-58-2-rapport-politiques-lutte-contre-pollution-air_0.pdf

[2]<https://www.eea.europa.eu/fr/pressroom/newsreleases/de-nombreux-europeens-restent-exposes/mortalite-prematuree-imputable-a-la>