

Document  
mis en distribution  
le 21 novembre 2007



N° 403

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 novembre 2007.

## PROPOSITION DE LOI

***visant à soutenir le pouvoir d'achat des ménages face à la hausse des prix des produits pétroliers et à développer les modes de transport alternatifs,***

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MM. JEAN-MARC AYRAULT, FRANÇOIS HOLLANDE, JÉRÔME CAHUZAC, JEAN LAUNAY, FRANÇOIS BROTTES, ARNAUD MONTEBOURG, PHILIPPE MARTIN, HENRI EMMANUELLI, GÉRARD CHARASSE, et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche<sup>(1)</sup> et apparentés<sup>(2)</sup>,

députés.

---

(1) *Ce groupe est composé de* : Mmes Patricia Adam, Sylvie Andrieux, MM. Jean-Marc Ayrault, Jean-Paul Bacquet, Dominique Baert, Jean-Pierre Balligand, Gérard Bapt, Claude Bartolone, Jacques Bascou, Christian Bataille, Mme Delphine Batho,

---

M. Jean-Louis Bianco, Mme Gisèle Biemouret, MM. Serge Blisko, Patrick Bloche, Daniel Boisserie, Maxime Bono, Jean-Michel Boucheron, Mme Marie-Odile Bouillé, M. Christophe Bouillon, Mme Monique Boulestin, M. Pierre Bourguignon, Mme Danielle Bousquet, MM. François Brottes, Alain Cacheux, Jérôme Cahuzac, Jean-Christophe Cambadélis, Thierry Carcenac, Christophe Caresche, Mme Martine Carrillon-Couvreur, MM. Laurent Cathala, Bernard Cazeneuve, Jean-Paul Chanteguet, Alain Claeys, Jean-Michel Clément, Mme Marie-Françoise Clergeau, MM. Gilles Cocquempot, Pierre Cohen, Mmes Catherine Coutelle, Pascale Crozon, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, MM. Michel Debet, Pascal Deguilhem, Mme Michèle Delaunay, MM. Guy Delcourt, Michel Delebarre, Bernard Derosier, Michel Destot, Marc Dolez, Julien Dray, Tony Dreyfus, Jean-Pierre Dufau, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Mme Laurence Dumont, MM. Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Mme Odette Duriez, MM. Philippe Duron, Olivier Dussopt, Christian Eckert, Henri Emmanuelli, Mme Corinne Erhel, MM. Laurent Fabius, Albert Facon, Mme Martine Faure, M. Hervé Féron, Mmes Aurélie Filippetti, Geneviève Fioraso, M. Pierre Forgues, Mme Valérie Fourneyron, MM. Michel Françaix, Jean-Claude Fruteau, Jean-Louis Gagnaire, Mme Geneviève Gaillard, MM. Guillaume Garot, Jean Gaubert, Mme Catherine Génisson, MM. Jean-Patrick Gille, Jean Glavany, Daniel Goldberg, Gaëtan Gorce, Mme Pascale Got, MM. Marc Goua, Jean Grellier, Mme Élisabeth Guigou, M. David Habib, Mme Danièle Hoffman-Rispal, M. François Hollande, Mmes Sandrine Hurel, Monique Iborra, M. Jean-Louis Idiart, Mme Françoise Imbert, MM. Michel Issindou, Éric Jalton, Serge Janquin, Henri Jibrayel, Régis Juanico, Armand Jung, Mme Marietta Karamanli, M. Jean-Pierre Kucheida, Mme Conchita Lacuey, MM. Jérôme Lambert, François Lamy, Jack Lang, Jean Launay, Jean-Yves Le Bouillonnet, Mme Marylise Lebranchu, MM. Patrick Lebreton, Gilbert Le Bris, Jean-Yves Le Déaut, Michel Lefait, Jean-Marie Le Guen, Mme Annick Le Loch, M. Patrick Lemasle, Mmes Catherine Lemorton, Annick Lepetit, MM. Bruno Le Roux, Jean-Claude Leroy, Bernard Lesterlin, Michel Liebgott, Mme Martine Lignières-Cassou, MM. François Loncle, Victorin Lurel, Jean Mallot, Louis-Joseph Manscour, Mmes Jacqueline Maquet, Marie-Lou Marcel, MM. Jean-René Marsac, Philippe Martin, Mmes Martine Martinel, Frédérique Massat, MM. Gilbert Mathon, Didier Mathus, Mme Sandrine Mazetier, MM. Michel Ménard, Kléber Mesquida, Jean Michel, Didier Migaud, Arnaud Montebourg, Pierre Moscovici, Pierre-Alain Muet, Philippe Nauche, Henri Nayrou, Alain Néri, Mmes Marie-Renée Oget, Françoise Olivier-Coupeau, M. Michel Pajon, Mme George Pau-Langevin, MM. Christian Paul, Germinal Peiro, Jean-Luc Pérat, Jean-Claude Perez, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, MM. Jean-Jack Queyranne, Dominique Raimbourg, Mme Marie-Line Reynaud, MM. Alain Rodet, Bernard Roman, René Rouquet, Alain Rousset, Patrick Roy, Michel Sainte-Marie, Michel Sapin, Mme Odile Saugues, MM. Christophe Sirugue, Pascal Terrasse, Jean-Louis Touraine, Mme Marisol Touraine, MM. Philippe Tourtelier, Jean-Jacques Urvoas, Daniel Vaillant, Jacques Valax, André Vallini, Manuel Valls, Michel Vauzelle, Michel Vergnier, André Vézinhét, Alain Vidalies, Jean-Michel Villamé, Jean-Claude Viollet et Philippe Vuilque.

(2) Mme Chantal Berthelot, MM. Guy Chambefort, Gérard Charasse, René Dosière, Paul Giacobbi, Mme Annick Girardin, MM. Joël Giraud, Christian Hutin, Serge Letchimy, Albert Likuvalu, Mmes Jeanny Marc, Dominique Orliac, Sylvia Pinel, Martine Pinville, M. Simon Renucci, Mme Chantal Robin-Rodrigo, M. Marcel Rogemont et Mme Christiane Taubira.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis plusieurs mois, le prix du pétrole sur les marchés internationaux et les prix des carburants et du fioul domestique sur le marché français connaissent une hausse ininterrompue et vertigineuse. Le prix moyen du baril de brent est ainsi passé de 24,95 dollars en 2002 à 65,14 dollars en 2006. En août 2007, ce prix moyen était supérieur à 70 dollars. Le prix du baril a dépassé le niveau historiquement élevé de 94 dollars en novembre 2007.

Cette augmentation se répercute dans le coût du carburant et du fioul pour les particuliers comme pour les entreprises. Elle alourdit les factures de chauffage et renchérit le coût des déplacements, notamment entre le domicile et le lieu de travail.

La charge est de plus en plus lourde pour les Français, pour tous ceux qui n'ont pas pu bénéficier des avantages fiscaux exorbitants accordés au cours de l'été 2007 au travers du renforcement du bouclier fiscal et de la suppression des droits de succession.

En juillet dernier, aucun coup de pouce n'a été donné au SMIC. Pour 2008, le Gouvernement envisage une augmentation des pensions de retraite de 1,1 %, soit moins que l'inflation, une augmentation des allocations familiales de seulement 1 %. Le barème de la prime pour l'emploi n'a été revalorisé qu'en fonction de l'inflation, ce qui n'aura aucune conséquence sur le pouvoir d'achat des salariés modestes.

La hausse du pouvoir d'achat était l'un des grands thèmes de campagne électorale de l'actuel Président de la République. Aujourd'hui, sa passivité, comme celle du Gouvernement, face à l'augmentation des prix des produits de première nécessité et des loyers ne fait qu'accentuer les inégalités sociales.

Le temps est venu aujourd'hui de prendre des mesures fortes pour assurer la défense du pouvoir d'achat des ménages et

notamment des plus modestes face à la ponction croissante liée à la hausse du prix du pétrole, tout en limitant de façon effective le recours aux produits pétroliers.

La hausse ne doit pas permettre à l'État d'encaisser cyniquement des recettes fiscales supplémentaires notamment de TVA au détriment du pouvoir d'achat des Français.

Il n'est pas tolérable que soient opposés les objectifs de soutien du pouvoir d'achat et de limitation du recours aux produits pétroliers. Le combat environnemental ne peut être instrumentalisé au point de justifier le conservatisme fiscal et la résignation face à la baisse du pouvoir d'achat des Français. Tout en orientant les comportements dans le sens d'une croissance durable respectueuse de l'environnement, la fiscalité doit permettre de limiter les effets néfastes pour le pouvoir d'achat.

### **Mettre à contribution les compagnies pétrolières...**

Les compagnies pétrolières bénéficient d'un incontestable effet d'aubaine. Hors de toute décision propre à ces entreprises, leurs résultats s'améliorent mécaniquement en période de forte hausse des prix du pétrole.

En 2006, le groupe Total a réalisé un bénéfice historique de 12,5 milliards d'euros. Sur les neuf premiers mois de l'année 2007, le résultat atteint déjà 9,581 milliards. Une partie des revenus exceptionnels des compagnies doit être redistribuée au profit de tous les Français et contribuer au financement d'une politique de limitation de la dépendance au pétrole et d'investissements en faveur des transports collectifs, des véhicules propres, ou du fret ferroviaire par exemple.

La croissance constatée ces dernières années des résultats de la compagnie française Total ne se traduit pas par des hausses des investissements productifs, mais par des distributions de dividendes et des rachats d'actions les plus importants de ceux constatés pour des entreprises françaises en 2006. Ainsi, l'an dernier Total a effectué des rachats d'actions pour un montant de 3,5 milliards d'euros et versé des dividendes pour plus de 3,9 milliards d'euros. Ces sommes ne sont pas consacrées à l'investissement dans les énergies nouvelles.

La majoration de l'impôt sur les sociétés des compagnies pétrolières en cas de progression forte du bénéfice d'une année sur l'autre, permet de les mettre directement à contribution. Cette mesure fiscale sera plus efficace que l'invitation lancée par l'actuelle ministre de l'économie et des finances aux compagnies de limiter les effets de la hausse du cours du pétrole, qui connaîtra inévitablement le même sort que celles rituellement faites par ses prédécesseurs depuis 2002 et qui n'ont jamais eu aucun effet notable. (article 1<sup>er</sup>)

### **...pour le pouvoir d'achat...**

La hausse du prix du pétrole est accentuée pour les consommateurs par le cumul de la TIPP et de la TVA. Au prix hors taxe des carburants et du fioul s'ajoutent en effet la taxe intérieure sur les produits pétroliers puis la taxe sur la valeur ajoutée. La TIPP est une taxe fixe quel que soit le prix du pétrole, exprimée en euros par hectolitre. En revanche, la TVA est au contraire un impôt proportionnel au prix, et 19,6 % de 24,95 dollars (prix moyen du baril en 2003) ne sont pas équivalents à 19,6 % de 94 voire 100 dollars.

Il est nécessaire d'assurer de façon continue un lissage des effets des hausses des cours du pétrole. En effet, il est nécessaire de rendre aux Français les surplus de recettes fiscales engrangés mécaniquement par l'État du fait de la hausse des cours, par la réactivation du mécanisme de TIPP flottante, élaboré et adopté en 2001 à l'initiative de Didier Migaud, alors rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale, et supprimé fin 2002.

Quand le cours du pétrole s'élève, la TVA perçue par l'État sur les produits pétroliers consommés par les ménages augmente de façon mécanique. Le mécanisme de TIPP flottante permet de lisser les hausses trop brutales des prix du pétrole, qui sont parfois, et particulièrement en ce moment, liées à des mouvements spéculatifs, sans les annuler totalement. Il permet donc de rendre aux Français sous forme de baisse d'impôt le surplus de recettes fiscales perçues par l'État.

Aujourd'hui, ce dispositif s'impose parce que le cours du pétrole brut atteint un niveau insupportable qui ampute fortement le pouvoir d'achat. Il permet de répondre de façon forte à l'urgence, en complément notamment d'une politique durable de développement des modes de transport alternatif à la voiture.

Ce mécanisme de lissage permet d'atténuer les hausses brutales des prix du pétrole. Éviter les trop fortes variations des prix des carburants est nécessaire pour permettre aux consommateurs d'adapter dans le long terme leurs comportements à une situation de hausse durable du prix de l'énergie.

Ce mécanisme de lissage sera activé à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2007. La date de référence retenue pour mesurer les hausses du prix du pétrole sera le 1<sup>er</sup> janvier 2005 (article 2).

Parallèlement, la mise en place de chèques transports au profit des salariés financés par toutes les entreprises sur le principe de la contribution des employeurs à la carte orange en Ile-de-France constitue un moyen de renforcer le pouvoir d'achat.

Ces chèques sont une aide financière directe pour les salariés pour la prise en charge des frais de transport entre leur domicile et leur lieu de travail. Ils représentent un montant qui peut aller jusqu'à 75 % des dépenses de transport entre résidence et lieu de travail. La contribution sera exonérée de cotisations sociales pour les entreprises et d'impôt sur le revenu pour les bénéficiaires.

Afin d'assurer sa généralisation rapide, ce dispositif sera obligatoire contrairement au dispositif optionnel instauré par le précédent gouvernement et qui n'a connu aucun succès. (article 3)

### **...et pour l'environnement**

Les chèques transport constituent à la fois un moyen de préserver le pouvoir d'achat des salariés face à la hausse du coût du pétrole, et un moyen de promotion des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Il est proposé d'assurer leur mise en place, selon des modalités à définir dans le cadre de négociations entre les partenaires sociaux pour une application effective dans toutes les entreprises comme dans la fonction publique. Ces négociations devront s'accompagner de la définition et de la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprise.

D'autres mesures visant un objectif environnemental seront parallèlement mises en œuvre, afin d'inciter les comportements les plus respectueux des principes de développement durable.

Il est donc proposé de supprimer l'exonération de TIPP dont bénéficient les carburéacteurs, qui représente une dépense fiscale de plus de 1,3 milliard d'euros. Cette exonération instaurée en 1928 n'est plus justifiée aujourd'hui dès lors que le transport aérien participe de façon importante à l'émission de gaz à effet de serre. (article 4)

Parallèlement, la fiscalité doit continuer à jouer un rôle incitatif fort en faveur des économies d'énergie pétrolière dès lors que les ménages disposent d'une réelle capacité de choix. Il est donc proposé de dissuader l'achat de grosses cylindrées polluantes *via* une modulation de la taxe additionnelle à la taxe sur les cartes grises, dont le produit sera affecté à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. (article 5)

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① L'article 235 *ter* ZB du code général des impôts est ainsi rétabli :
- ② « À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, lorsque leur bénéfice imposable déterminé conformément à l'article 209 du code général des impôts est, au titre de l'année considérée, supérieur de plus de 20 % au bénéfice de l'année précédente, les sociétés dont l'objet principal est d'effectuer la première transformation du pétrole brut ou de distribuer les carburants issus de cette transformation sont assujetties à une contribution égale à 40 % de l'impôt sur les sociétés calculé sur leurs résultats imposables aux taux mentionnés aux I et IV de l'article 219 ».

### Article 2

- ① Le *d* du 2 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rétabli :
- ② « *d*) Lorsque le cours moyen du pétrole dénommé "brent daté" varie de plus de 10 %, dans les conditions précisées au deuxième alinéa, les tarifs prévus au 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.
- ③ « Cette modification est effectuée le 1<sup>er</sup> décembre 2007 pour la période du 1<sup>er</sup> septembre au 31 octobre 2007 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole "brent daté", constatée sur la période du 1<sup>er</sup> au 31 octobre 2007, est supérieure de 10 % au cours moyen du mois de janvier 2005. 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.

- ④ « 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.
- ⑤ « 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 *d*, par le directeur chargé des carburants.
- ⑥ « Les modifications prévues au premier alinéa ne peuvent pas avoir pour effet de porter les tarifs à un niveau supérieur à celui fixé 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 2002.
- ⑦ « Le ministre chargé du budget constate par arrêté les modifications de tarifs de la taxe intérieure de consommation résultant des alinéas précédents.
- ⑧ « Un décret fixe les modalités d’application de ces dispositions. »

### **Article 3**

- ① I. – Une négociation est engagée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au niveau national et interprofessionnel entre les organisations syndicales représentatives de salariés et d’employeurs en vue de la conclusion d’un accord organisant la mise en place d’un chèque transport au bénéfice de l’ensemble des salariés.
- ② Cet accord détermine notamment les modes de transports collectifs ou alternatifs à la voiture particulière concernés par le chèque transport, les modalités de versement aux salariés du chèque transport, et le taux de participation de l’employeur.
- ③ Les modalités d’application relatives au chèque transport pour les agents titulaires et non titulaires des différentes fonctions publiques sont fixées par décret.

- ④ II. – Après le 19 *ter* de l'article 81 du code général des impôts, il est inséré un 19° *quater* :
- ⑤ « 19° *quater* Dans la limite de 75 % du coût total des chèques, le complément de rémunération résultant de la contribution de l'employeur à l'acquisition par le salarié de chèques transport, lui permettant d'acquitter pour tout ou partie, les frais de ses déplacements entre sa résidence habituelle et son lieu de travail au moyen de transports collectifs de voyageurs et de modes alternatifs à la voiture particulière, lorsque cette contribution est comprise entre un minimum et un maximum fixés par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances.
- ⑥ III. – Un décret précise les conditions d'application de cet article.
- ⑦ IV. – L'avantage résultant de la contribution de l'employeur à l'acquisition de chèques transport visés au 19° *quater* de l'article 81 du code général des impôts est exonéré des cotisations et contributions prévues par la législation du travail et de la sécurité sociale, à l'exception de la contribution sociale généralisée et de la contribution pour le remboursement de la dette sociale.
- ⑧ V. – La perte de recette pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par une majoration des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

#### **Article 4**

Le *b* de l'article 265 *bis* du code des douanes est abrogé.

#### **Article 5**

- ① Les *a* et *b* du III de l'article 1635 *bis* O du code général des impôts sont ainsi rédigés :
- ② « *a*) pour les voitures particulières mentionnées au *a* du II :

③

<b>Taux d'émission de dioxyde de carbone</b> (en grammes par kilomètre)	<b>Tarif applicable par gramme de dioxyde de carbone</b> (en euros)
N° excédant pas 200	0
Fraction supérieure à 200 et inférieure ou égale à 250	2
Fraction supérieure à 250	6

④

« b) pour les voitures particulières mentionnées au b du II :

⑤

<b>Puissance fiscale</b> (en chevaux-vapeur)	<b>Tarif forfaitaire</b> (en euros)
Inférieure à 10	0
Supérieure ou égale à 10 et inférieure à 15	100
Supérieure ou égale à 15	450

»

## Article 6

La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de ces dispositions est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.