

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-CF288

présenté par  
Mme Sas et M. Alauzet

-----

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

L'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

1. La ligne 2 du tableau B du 1 est remplacée par une ligne ainsi rédigée :

			2016	2017	2018
--	--	--	------	------	------

2. La ligne 39 du tableau B du 1 est remplacée par la ligne ainsi rédigée :

----autres ;	22	Hectolitre	50,81	58,81	68,81
--------------	----	------------	-------	-------	-------

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

En France, le diesel bénéficie d'un avantage fiscal important 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.

Le récent rapport n° 610 (2014-2015) de Mme Leila AÏCHI, fait au nom de la CE coût économique et financier de la pollution de l'air et déposé le 8 juillet 2015 au Sénat chiffre le coût total de la pollution de l'air extérieur incluant l'étude de l'impact du plus grand nombre de polluants comme étant compris entre 68 et 97 milliards d'euros par an. Ce rapport indique que les véhicules diesel sont à l'origine d'une grande part des émissions de particules fines, particulièrement nocives pour la santé, et de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote. En rappelant que le diesel est fiscalement avantage par rapport à l'essence, ce qui représente un coût de 6,9 milliards d'euros pour les finances de l'État, le rapport préconise un alignement progressif jusqu'en 2020 la fiscalité de l'essence et du diesel.

Le présent amendement propose d'engager cet alignement dès la période 2016-2018 avec une augmentation progressive de la TICPE sur le diesel.