ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

carburants

Question écrite n° 25461

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les inquiétudes exprimées, par les professionnels mais aussi par l'ensemble de la population, à propos de l'augmentation des taxes susceptibles d'être appliquées sur le gazole alignant celles-ci sur celles de l'essence. Ces inquiétudes ont été déclenchées par le rapport de la Cour des Comptes pointant « le manque à gagner » de recettes lié à l'écart de fiscalité entre les deux carburants. Dans le domaine professionnel, la chambre syndicale nationale des forces de vente insiste sur le fait que « le plus grand nombre des commerciaux est équipé de véhicules à moteur diesel et que cette hausse entraînerait une augmentation du budget carburant de près de 60 % rendant impossible pour le plus grand nombre d'entre eux l'exercice de la profession ». Plus généralement, les utilisateurs de véhicules diesel représentent près de 60 % du parc automobile français et une telle mesure concernerait environ 25 millions de véhicules. Dans une réponse à une question écrite d'un parlementaire en février 2012, le ministère précisait d'ailleurs à ce propos qu'il « convenait de minimiser les impacts sur le pouvoir d'achat des ménages, la compétitivité des entreprises et laisser le temps aux constructeurs automobiles de s'adapter ». Au-delà des revendications des professionnels qui demandent « des dispositions mesurées et incitatives, étalées dans le temps » d'autres solutions existent. L'ensemble de la population, incitée dans le passé à utiliser des véhicules de ce type, ne doit pas supporter cette augmentation de taxes qui réduirait encore son pouvoir d'achat, déjà si fortement attaqué. Il lui demande les mesures que le Gouvernement entend prendre dans ce domaine.

Texte de la réponse

Le différentiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) entre le gazole et les supercarburants s'établit aujourd'hui à près de 0,18 euro par litre hors modulation régionale de la TICPE. Il est à l'origine de la forte diésélisation du parc automobile français. Ce différentiel résulte principalement du choix opéré par la France et par d'autres pays européens, à la suite des deux chocs pétroliers, de privilégier une politique fiscale en faveur d'une diésélisation du parc automobile. L'objectif initial de cette politique était de réduire les consommations de carburants dans le secteur du transport routier afin d'améliorer la sécurité d'approvisionnement et l'indépendance énergétique de la France. Lors de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre 2012, le Gouvernement a exprimé sa volonté de rattraper le retard français en matière de fiscalité écologique et a souhaité engager une large concertation dans ce domaine. A cette fin, un comité pour la fiscalité écologique a été installé le 18 décembre 2012, présidé par M. Christian de Perthuis et associant élus locaux, parlementaires et représentants des salariés, des employeurs, des organisations non gouvernementales et des consommateurs. Le Comité a consacré des travaux à l'écart de taxation entre le gazole et l'essence. Dans un avis adopté le 18 avril 2013, il a estimé que l'écart de taxation au profit du gazole était injustifié au regard des coûts externes environnementaux des différents carburants, compte tenu notamment des nouvelles connaissances sur les dangers pour la santé humaine des particules fines émises par le gazole. Pour mémoire, la France ne respecte pas les limites réglementaires en vigueur depuis 2005 en matière de qualité de l'air. Un contentieux communautaire en cours pourrait prochainement aboutir à des sanctions pécuniaires lourdes. Le

différentiel de taxes entre l'essence et le gazole pose question en raison des impacts sanitaires de l'utilisation du gazole, mais aussi en raison de l'impact économique de la diésélisation importante du parc automobile français. Cette diésélisation conduit à importer massivement du gazole, alors que notre outil de raffinage peine à trouver des débouchés pour ses excédents d'essence. Il incite également les constructeurs à concentrer leurs efforts sur les motorisations diesel, alors que le marché mondial est dominé par les motorisations essence. L'ensemble de ces éléments conduisent aujourd'hui à réexaminer l'opportunité de maintenir un différentiel de taxation aussi important entre le gazole et l'essence. Si la convergence entre les fiscalités du gazole et de l'essence devait être retenue à l'avenir, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en soutiendrait une mise en oeuvre progressive, compatible avec la préservation du pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité de certains secteurs d'activité exposés. Des mesures d'accompagnement seraient également nécessaires, pouvant par exemple consister en l'attribution d'une aide au remplacement des véhicules diesels anciens.

Données clés

Auteur : M. Alain Bocquet
Circonscription : Nord (20e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 25461
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie
Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 30 avril 2013, page 4643
Réponse publiée au JO le : 21 janvier 2014, page 683