



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>17197</b>	De <b>M. Hervé Pellois</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Morbihan )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> > impôts et taxes	<b>Tête d'analyse</b> >taxe intérieure sur les produits pétroliers	<b>Analyse</b> > gazole. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>05/02/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/01/2014</b> page : <b>676</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b>		

### Texte de la question

M. Hervé Pellois attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la taxation du gazole. L'Union européenne incite à une plus grande convergence des prix de l'essence et du diesel pour des raisons de santé publique. L'Organisation mondiale de la santé a classé en juin 2012 les gaz d'échappement des moteurs diesel parmi les cancérogènes certains pour les humains. La hausse du prix du gazole affecterait cependant en premier lieu les consommateurs captifs vivant loin de leur lieu de travail et les grands rouleurs (commerciaux, taxis, marins-pêcheurs, routiers). Elle affecterait également les ventes d'automobiles françaises. Au vu de ces éléments, il lui demande si le Gouvernement entend revenir sur l'avantage fiscal du diesel sur l'essence, tout en préservant la compétitivité des entreprises et le pouvoir d'achat des ménages.

### 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.