



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 20633	De <b>M. Jean-Michel Villaumé</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Haute-Saône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> >automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> >voitures particulières	<b>Analyse</b> > motorisation diesel. coûts. information des consommateurs.
Question publiée au JO le : <b>12/03/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/04/2013</b> page : <b>4171</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Michel Villaumé attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la question de la taxation du diesel pour les particuliers. Le rapport 2013 de la Cour des comptes propose en effet la suppression de l'avantage fiscal dont bénéficie le diesel. Par ailleurs, un récent sondage de l'UFC-Que choisir montre que, pour 65 % des Français, le carburant est le premier critère de choix dans l'achat d'un véhicule. Le diesel, moins cher à la pompe, séduit donc les automobilistes dans un contexte de flambée des prix du pétrole. Les trois quarts des immatriculations de voitures neuves concernent ainsi des moteurs diesel. Or cette perception du diesel plus intéressant économiquement est faussée. Pour rentabiliser l'achat d'un véhicule diesel, plus onéreux, l'automobiliste doit en effet rouler au moins 20 000 kilomètres par an. Plus chère à l'achat, la motorisation diesel est également plus coûteuse à entretenir et à assurer. Or, parmi les personnes sondées, 71 % roulent moins de 20 000 kilomètres ; le diesel n'est donc pas un choix rationnel pour nombre d'entre elles, en particulier les propriétaires de citadines ou de berlines moyennes. Lorsque l'on ajoute à cette problématique économique l'impact environnemental et sanitaire relativement plus négatif de ce type de carburant, la question du maintien de l'avantage fiscal historique dont bénéficie le diesel se pose avec plus d'acuité encore. Ces éléments montrent également la nécessité d'informer les ménages sur le coût kilométrique moyen (incluant entretien et assurance) des véhicules diesel. Il lui demande donc quelles sont les propositions du Gouvernement en vue d'harmoniser progressivement la fiscalité sur les carburants de manière neutre fiscalement pour l'ensemble des consommateurs, et d'améliorer l'information sur le coût des voitures roulant au diesel.

### Texte de la réponse

La révision de la directive européenne 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité est engagée depuis que la Commission européenne a présenté sa proposition le 13 avril 2011. La principale nouveauté de la proposition de la Commission européenne est d'introduire deux éléments dans la fiscalité sur l'énergie : une taxe générale de la consommation d'énergie basée sur le contenu énergétique et une taxe liée aux émissions de CO2. Ceci représente une évolution substantielle par rapport à l'actuel régime de taxation qui repose essentiellement sur la quantité d'énergie consommée. Il s'agit en effet de mettre en place un signal prix pour le carbone sur les secteurs d'activité en dehors du système d'échange de quotas d'émissions de l'union européenne (ETS), tout en évitant le chevauchement des deux instruments sur la taxation liée au CO2. La France, avec d'autres partenaires européens, soutient l'approche de la Commission européenne, en particulier la mise en place d'une composante carbone dans l'assiette des accises énergétiques, et ce afin de prendre en compte la protection de l'environnement et la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre. La question de la



convergence de taxes entre l'essence et le gazole, figurait dans le projet initial de la Commission européenne. Cette convergence se justifie sur le principe, en raison des impacts sanitaires de l'utilisation du gazole, mais aussi de l'impact économique de la diésélisation importante du parc automobile français. Cette diésélisation contribue au déséquilibre de la balance commerciale, la France raffinant essentiellement de l'essence et devant importer du gazole. Elle incite également les constructeurs à concentrer leurs efforts sur les motorisations diesel, alors que le marché mondial est dominé par les motorisations essence. La convergence des fiscalités devrait, en tout état de cause et compte tenu de ses effets sur l'industrie automobile, être opérée de manière concertée et progressive, sur la base d'une étude d'impact approfondie. C'est dans cet état d'esprit que la France participe aux négociations européennes. Plus généralement, lors de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre 2012, le Premier ministre a exprimé sa volonté de mettre en place une fiscalité écologique qui soit juste socialement, favorise l'innovation et la croissance économique et améliore la compétitivité des entreprises. La ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a officiellement installé le comité pour la fiscalité écologique le 18 décembre 2012, présidé par Christian de Perthuis. La fiscalité applicable aux carburants fait partie des sujets qui ont vocation à être abordés par ce comité, qui devra formuler un premier train de propositions au printemps 2013, en vue d'inscrire les premières mesures dans le projet de loi de finances pour 2014.