



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>20997</b>	De <b>Mme Chaynesse Khirouni</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie sociale et solidaire et consommation		<b>Ministère attributaire</b> > Économie et finances
<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>19/03/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/04/2013</b> page : <b>3587</b> Date de changement d'attribution : <b>26/03/2013</b>		

### Texte de la question

Mme Chaynesse Khirouni attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé de l'économie sociale et solidaire et de la consommation, 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. 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 eux, 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. Elle lui demande donc quels dispositifs il entend mettre en place afin d'améliorer l'information sur le coût des voitures roulant au diesel.

### Texte de la réponse

La conférence environnementale qui s'est tenue les 14 et 15 septembre 2012 a inscrit la question du régime fiscal du diesel à l'ordre du jour de ses travaux. Un comité pour la fiscalité écologique, présidé par l'économiste Christian de Perthuis, a été constitué sous l'égide du ministère de l'économie et des finances et du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. La question de l'écart de taxation entre le gazole et l'essence a été inscrite au rang des sujets que le comité doit traiter de manière prioritaire au regard de son impact notamment en matière environnementale et économique. La première réunion du comité, qui s'est tenue le 30 janvier dernier, a notamment été consacrée à ce sujet afin d'établir un diagnostic de la situation française au regard de la pratique des autres États européens. Le comité devrait formuler ses premières propositions au printemps 2013, notamment quant à l'opportunité de procéder à un rééquilibrage de la taxation entre ces deux carburants ainsi, le cas échéant, que sur le calendrier et les modalités d'un éventuel rééquilibrage. Le Gouvernement n'entend pas prendre de décisions dans ce domaine avant que le comité ne se soit prononcé. Il est rappelé que le crédit d'impôt pour la compétitivité et



l'emploi doit être notamment financé par de la fiscalité écologique représentant une recette d'au moins 3 milliards d'euros d'ici à 2016.