



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TIPP

Question écrite n° 18550

Texte de la question

M. Didier Julia attire l'attention de M. le ministre du budget sur l'opportunité d'abaisser d'un franc par litre la taxe intérieure sur les produits pétroliers en ce qui concerne le gaz de pétrole liquéfié (GPL). En effet, ce carburant présente de grands avantages écologiques : il dégage très peu d'oxyde de carbone, d'hydrocarbures et surtout d'oxyde d'azote, polluant particulièrement préoccupant. Un véhicule fonctionnant au GPL émet également beaucoup moins d'aldehydes et d'hydrocarbures aromatiques, comme le benzène, qu'un véhicule à l'essence sans plomb ou qu'un véhicule diesel. La lutte contre la pollution atmosphérique, en particulier dans les grandes agglomérations soumises à une forte densité de la circulation, est désormais un objectif reconnu de la politique de l'environnement menée par le Gouvernement. Le régime fiscal dont bénéficie le gaz naturel pour véhicule en est la preuve. Or, actuellement, les droits d'accise pénalisent le GPL au regard du gazole alors que ce dernier carburant est particulièrement polluant en ce qui concerne les particules et l'oxyde d'azote. D'autres pays européens, en particulier les Pays-Bas et l'Italie, se sont d'ores et déjà engagés dans la voie d'une neutralité fiscale donnant ses chances au développement du GPL. Dans la perspective d'un renforcement prévisible des normes européennes en ce qui concerne la qualité de l'air et d'un meilleur positionnement de l'industrie nationale pour l'avenir, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour mettre fin à la distorsion fiscale qui pénalise ce carburant écologique.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient de l'intérêt qui s'attache à la filière du gaz de pétrole liquéfié (GPL) carburant tant d'un point de vue économique que de celui de l'environnement. Il convient néanmoins de noter que ce carburant bénéficie déjà d'un traitement fiscal favorable. En effet, le 1er janvier 1993, la taxe intérieure de consommation du GPL carburant a été déconnectée de celle du gazole. Or, du fait du gel de l'écart de TIPP entre le gazole et le supercarburant plombé, la taxation du GPL carburant a augmenté sensiblement moins vite en valeur absolue que celle du gazole, portant ainsi l'avantage fiscal dont il bénéficie de 1,2 p. 100 au 1er janvier 1993 à près de 11 p. 100 actuellement (à pouvoir calorifique équivalent). La réduction préconisée d'un franc par litre du taux de la TIPP sur le GPL carburant (soit 36 F pour 100 kg) entraînerait une perte fiscale en 1995 de 60 millions de francs (sur un produit de 82 millions de francs) et beaucoup plus à moyen terme en cas de développement de la filière, ce qui montre l'effet pervers d'une telle mesure, par ailleurs incompatible avec l'effort de redressement des finances publiques entrepris par le Gouvernement. Au demeurant, il apparaît que la désaffection du public à l'égard de ce produit ne peut être considérée comme uniquement imputable à la fiscalité des lors que les prix hors taxes pratiqués par les pétroliers sont très sensiblement supérieurs en France à ceux pratiqués dans les pays voisins cités par l'honorable parlementaire et que le réseau de distribution est très réduit.

Données clés

Auteur : [M. Julia Didier](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18550

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : communication

Ministère attributaire : communication

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 septembre 1994, page 4723

Réponse publiée le : 2 janvier 1995, page 72