



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

taxe intérieure sur les produits pétroliers

Question écrite n° 34570

Texte de la question

M. Arnaud Robinet interroge M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur ses déclarations concernant la convergence de la fiscalité entre le diesel et l'essence. Il souhaiterait en effet avoir plus de précisions sur cette mesure si celle-ci devait voir le jour, à savoir à quelle échéance celle-ci rentrerait-elle en vigueur ainsi que l'augmentation chiffrée du prix du diesel et l'impact financier mensuel pour un ménage.

Texte de la réponse

Le gazole bénéficie historiquement d'une fiscalité préférentielle, en raison de son utilisation majoritairement professionnelle. Cet avantage fiscal a conduit les constructeurs automobiles - notamment français - à équiper les véhicules particuliers de moteurs diesel, à une époque où les impacts sanitaires de ce carburant étaient méconnus. Aujourd'hui, l'écart de taxation en faveur du gazole est de 17 centimes/litre en France, contre 12 centimes/litre en moyenne dans les États membres de l'Union européenne. De fait, la France est le pays où le parc automobile connaît le plus fort taux de diésélisation. Près de 60 % du parc automobile national, et 72 % des immatriculations de véhicules neufs, sont équipés de moteurs diesel. Pour le parc en circulation, les moteurs diesel émettent davantage d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines en suspension que les moteurs essence. Les études ont progressivement démontré les conséquences négatives de ces émissions sur la qualité de l'air local. En juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé a en outre classé les gaz d'échappement des moteurs diesel comme étant cancérogènes pour l'homme. La forte diésélisation du parc automobile français soulève des enjeux sanitaires et écologiques, mais également économiques et budgétaires. Elle contribue en effet au déséquilibre de notre balance commerciale et représente une perte de recettes fiscales estimée à 7 milliards d'euros par un récent référé de la Cour des comptes. Ces éléments ont conduit le Gouvernement à expertiser, notamment dans le cadre du Comité pour la fiscalité écologique, une convergence progressive des fiscalités du gazole et de l'essence. Cette convergence n'a, à ce stade, pas été retenue, la priorité étant donnée à une réforme de notre fiscalité énergétique fondée sur l'introduction d'une composante carbone dans les taxes intérieures de consommation et sur des mesures sectorielles en faveur de la qualité de l'air, telles que l'extension de la TGAP sur les polluants atmosphériques à de nouvelles substances ou l'introduction d'une composante « air » dans le barème de la taxe sur les véhicules de sociétés. Le ministère de l'écologie a par ailleurs fait de la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air une priorité forte. Les moyens alloués à cette politique ont augmenté de 18 % dans le cadre du budget triennal 2013-2015 et le futur projet de loi sur la transition énergétique comprendra un volet dédié à cette problématique. Si, en complément de ces mesures, 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 pourraient s'avérer nécessaires.

Données clés

Auteur : [M. Arnaud Robinet](#)

Circonscription : Marne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 34570

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée au JO le : [30 juillet 2013](#), page 8011

Réponse publiée au JO le : [14 janvier 2014](#), page 436