

# Projet d'avis du Comité pour la fiscalité écologique

## L'écart de taxation entre le gazole et l'essence.

Avis n°3 du Comité pour la fiscalité écologique (18 avril 2013)

### I – Diagnostic

#### 1/ L'écart de taxation entre le gazole et l'essence

- La France taxe plus lourdement (au travers de la taxe intérieure de consommation-TICPE) l'essence et le gazole que la moyenne des 27 Etats membres de l'Union européenne, mais moins lourdement que ses principaux voisins (Royaume-Uni, Allemagne, Italie) et plus généralement que l'UE-15. La taxation du carburant (1) ne représente que 1,1 % du PIB français contre 1,4 % du PIB en Allemagne et 1,7 % au Royaume-Uni.
- L'écart de taxation en faveur du gazole est plus important en France que dans la moyenne des Etats membres de l'Union européenne : il s'élève à 17 centimes/l contre 12 centimes/l en moyenne pour l'UE27 et 16 centimes/l pour l'UE15 (2). La situation au sein de l'UE-15 varie fortement d'un pays à l'autre, le Royaume-Uni ayant totalement gommé l'écart depuis le 1er janvier 2013, alors qu'il s'élève à 18 centimes en Allemagne et à 11 centimes en Italie. Le taux réduit de TICPE du diesel par rapport à l'essence a représenté une perte de recettes de 6,9 milliards d'euros en 2011 (3), que la Cour des Comptes recommande de qualifier de dépense fiscale.
- Le gazole a d'abord été un carburant destiné aux poids lourds. Il a bénéficié historiquement d'une fiscalité préférentielle, en raison de son utilisation majoritairement professionnelle. Progressivement, les constructeurs automobiles – notamment français- ont équipé les véhicules particuliers de moteurs diesel, à une époque où les impacts sanitaires de ce carburant étaient méconnus. Aujourd'hui, les immatriculations de véhicules diesels représentent plus de 72 % des immatriculations de véhicules neufs en France et près de 60 % du parc automobile national est équipé de moteurs diesel. La part du gazole dans le total des consommations de carburants dépasse 80 % en France, contre moins de 70 % dans l'UE-27. Certains secteurs professionnels sont dépendants quasi exclusivement du gazole.
- Les raffineries françaises ne peuvent pas, sans investissements lourds, produire davantage de gazole à partir d'un litre de pétrole brut qu'elles ne le font aujourd'hui. Du fait de la structure de consommation nationale, la France doit importer des quantités croissantes de gazole et exporter son surplus de supercarburant. En 2012, la France a dû importer plus de 50 % de sa consommation de gazole pour un coût brut pour l'économie nationale de 16 milliards d'euros (13 milliards si on déduit les exportations d'essence).
- [3>La combustion d'une quantité de gazole émet 15% de CO2 de plus que la combustion de la même quantité d'essence.<3] En outre, l'écart est défavorable au gazole en ce qui concerne la pollution atmosphérique locale. En effet, un litre de gazole émet plus de [4>particules d'oxyde d'azote (NOx)<4] et de particules fines en suspension qu'un litre d'essence (3), ce qui explique que l'OMS ait classé en 2012 les gaz d'échappement des moteurs diesels « cancérigènes » (4).
- Pour un type de motorisation donné, gazole ou essence, la quantité de CO2 émise par litre de carburant est identique pour tous les véhicules, quels que soient

leurs caractéristiques techniques et leur âge. Pour les polluants locaux, les émissions sont liées aux caractéristiques techniques des véhicules, les modèles neufs émettant nettement moins en masse du fait du renforcement progressif de la réglementation européenne (normes EURO).

- La consommation de carburant au kilomètre est inférieure pour le gazole, comparé à l'essence, du fait de la meilleure performance énergétique de la motorisation des véhicules diesel. Un prix au litre équivalent pour les deux carburants se traduirait donc toujours par un avantage financier au kilomètre en faveur du gazole.
- La fiscalité actuelle des carburants est héritée de la TIPP dont l'introduction date de la Loi de Finances de 1928. Elle n'a pas été construite historiquement pour tarifier les externalités environnementales. Sa structure actuelle en faveur du gazole apparaît contraire à l'objectif de réduction des pollutions locales, vu le parc de véhicules existant aujourd'hui en France. En effet, même si les véhicules neufs roulant au gazole et respectant les normes les plus récentes ramènent, dans les meilleurs des cas, leurs rejets de polluants locaux au niveau des véhicules roulant à l'essence, il faut environ 8 ans pour renouveler 50 % du parc et 20 ans pour renouveler 90 % du parc.

## 2/ Les réductions et exonérations de TIC

Le taux de la TICPE sur le gazole fait l'objet de nombreuses mesures dérogatoires (dépenses fiscales), à finalités généralement sectorielles. L'ensemble de ces mesures au titre de la TICPE ont représenté des dépenses fiscales de plus de 3 Mds € en 2011. Elles ont, pour la majorité, été jugées inefficaces par le comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales d'août 2011 et sont régulièrement critiquées par les organisations internationales (FMI, OCDE). Le récapitulatif de ces dépenses pour l'année 2012 figure dans le [tableau annexé](#) au présent avis.

## **II – Recommandations**

L'écart de taxation au profit du gazole est 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. Le Comité rappelle que même si les émissions polluantes du parc gazole sont appelées à diminuer en masse grâce à la généralisation des filtres à particules, la justification de l'écart de taxation en faveur du gazole ne peut pas être apportée par des considérations environnementales. Le Comité demande donc que les services de l'Etat mettent à l'examen, d'ici le 16 mai 2013, différents scénarios de réduction progressive de cet écart, avec une évaluation complète des impacts d'un tel réalignement fiscal sur l'environnement et la consommation d'énergie, sur l'évolution du produit par territoire, ainsi que sur les ménages et les entreprises, afin d'identifier l'ensemble des mesures d'accompagnement à mettre en place pour les plus touchés. Le Comité demande en particulier qu'une étude d'impact soit réalisée sur l'ensemble de la filière automobile et ses fournisseurs, afin de mettre en place les instruments facilitant les nécessaires transitions industrielles et professionnelles.

Le Comité constate par ailleurs que les mesures fiscales sectorielles qui aboutissent à la réduction de tout ou partie de la TICPE sur les carburants, en fait sur le gazole, s'élèvent à plus de 3 Mrds €. Il n'appartient pas au Comité de juger de l'opportunité ou non de soutenir certains secteurs. En revanche, le Comité considère que les soutiens apportés via la fiscalité sur les carburants pour renforcer la compétitivité des secteurs concernés envoient des incitations inappropriées sur le plan environnemental. Il souhaite en conséquence que soient

étudiées des méthodes alternatives permettant de concilier soutiens sectoriels et verdissement de notre système fiscal.

Notes :

(1) TICPE ou son équivalent (hors TVA)

(2) source : Commission européenne, *Excise duty tables*, publication de janvier 2013. Les moyennes sont pondérées par les volumes de consommation de carburant des différents Etats.

(3) Source : Cour des Comptes, référé n°65241, 17 décembre 2012

(4) Les émissions de Nox sont supérieures de 72 % et [5>celles de PM10 de presque 4 000 % pour le gazole par rapport à l'essence<5] (source : Commission européenne, *Emission inventory guidebook*, mai 2012).

(5) La France fait actuellement l'objet de poursuites contentieuses au plan communautaire pour nonrespect des valeurs limite applicables aux particules fines (PM10) qui résultent de différentes sources d'émission (transport, chauffage, etc.).

[Comité pour la fiscalité écologique](#) :

- [Avis N°3 du 18 avril 2013](#) sur l'écart de taxation entre le gazole et l'essence
- [Abstentions et vote contre](#) sur l'avis relatif à l'écart de taxation entre le gazole et l'essence
- [Evolution de la fiscalité des carburants \(16 mai 2013\) : étude d'impact de 3 scénarios](#)

**Les commentaires du facilitateur du débat [Faut-il aligner le gazole ?](#) sur les passages surlignés en jaune :**

[3] Cette affirmation est vraie, mais n'a pas de sens par rapport à la question posée. En effet, ce qui est important, ce sont les émissions de CO2 par km - c'est d'ailleurs le critère retenu pour le <a href="http://www.gouvernement.fr/gouvernement/le-bonus-malus-ecologique-au-1er-janvier-2013">bonus-malus écologique</a> qui a favorisé le diesel - et non pas les émissions par litre de carburant. Il est vrai qu'en brûlant un litre de gazole émet plus de CO2 qu'un litre d'essence (environ 10 % de plus). Mais comme le moteurs diesel ont un meilleur rendement, au global, une voiture diesel émet un peu moins de CO2 au km qu'une voiture à essence équivalente (15% selon PSA). </a>

[4] Les NOx est un terme générique qui regroupe deux gaz, le NO et le NO2. Indiquer que les NOx sont des particules pourrait laisser penser qu'ils pourraient être arrêtés par un FAP (Filtre à particules), ce qui n'est pas le cas.

[5] Ce chiffre s'applique aux véhicules non équipés de filtres. Selon PSA, avec un filtre à particules, elles sont 10 fois plus faibles que les émissions d'un moteur à essence. <http://www.psa-peugeot-citroen.com/fr/publications/download/16415?pid=563>