



Fiscalité des carburants : pour une fiscalité incitative plus que punitive

Pour rappel, la fiscalité des carburants, c'est :

- **65%** du prix à la pompe pour les sans plomb
- **60%** du prix à la pompe pour le gazole
- **4^{ème}** recette de l'État pour la TICPE
- Un litre de gazole à **0,66 €** si le baril était gratuit, et **0,85 €** pour l'essence

Des mesures d'alignement de la fiscalité essence-diesel sont déjà intervenues au cours de ces deux dernières années avec :

- l'entrée en application en janvier 2014 et la montée en charge de la Contribution Climat-Energie qui, taxant le carburant en fonction de son contenu carbone, implique une hausse de la TICPE sur le diesel par rapport à celle de l'essence ;
- la hausse de 2 centimes par litre de la taxe sur le gazole au 1er janvier dernier, destinée à compenser le manque à gagner lié à l'abandon de l'Ecotaxe ;
- la hausse des autres charges pesant sur les carburants : augmentation de la TVA, taux d'incorporation des biocarburants, etc.

Les risques d'un alignement trop brutal

- **risque économique pour les distributeurs de carburants**

Les propriétaires exploitants de leur fond de commerce font déjà face à une concurrence très lourde des grandes et moyennes surfaces, qui vendent les carburants à prix coûtants. Les marges se resserrent, avec des coûts de structure (mise en conformité environnementale, modernisation) toujours plus importants. Une pression fiscale supplémentaire porterait préjudice au maillage territorial assuré par les stations-service de proximité : en effet, chaque augmentation des prix pousse systématiquement le consommateur vers les Grandes Surfaces, accentuant ainsi au final la fermeture des stations-service traditionnelles et aggravant la désertification des territoires ruraux. Au-delà de leur impact sur l'économie locale, les stations-service sont de véritables commerces de proximité garants du lien social (Cf. étude de la DATAR de novembre 2012).

- **impact sur le pouvoir d'achat des ménages**

Étant donné que le parc automobile est majoritairement constitué de véhicules diesel, une augmentation de la fiscalité aura un impact punitif sur les ménages. Pour rappel, la consommation française de carburants durant les 12 derniers mois était de 81,3%. La fiscalité Française est déjà la plus élevée d'Europe. Cette situation a pour conséquence de maintenir les prix des carburants à des niveaux élevés **alors que leurs prix HT sont parmi les plus bas d'Europe**. Depuis 10 ans, il est observé que le prix hors taxes du gazole en France évolue plusieurs centimes en dessous du prix moyen européen (cf. Rapport de l'Inspection Générale des Finances IGF- "Les prix, les marges et la consommation des carburants"- nov. 2012).

Privilégier des mesures incitatives

Le CNPA propose que soit rapidement mis en place la déductibilité de la TVA sur l'essence, afin de favoriser l'achat de ce type de véhicules par les entreprises. Pour éviter toute modification trop brutale et permettre aux entreprises de s'adapter, le CNPA suggère que pendant 3 ans, la déductibilité soit effective pour le diesel comme pour l'essence. Une telle mesure ne sera pas un grand manque à gagner pour l'État : le renouvellement des parcs d'entreprises est rapide et régulier et les entreprises achetant un véhicule essence pour profiter de la déductibilité n'achèteront donc pas de véhicule diesel. Ce n'est donc pas là double charge pour l'État.

Cette proposition permettrait par ailleurs notamment aux acteurs de l'Éducation Routière (auto-écoles) de s'équiper en véhicules hybrides pour l'apprentissage de la route.

D'une façon plus générale, toute modification de la fiscalité sur les carburants doit se décider au niveau européen. Il s'agit pour le CNPA de réduire les distorsions de concurrence touchant le secteur du transport routier en Europe.