



N° 3142

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 juin 2006.

## PROPOSITION DE LOI

*visant au soutien du pouvoir d'achat des ménages  
face à la hausse des prix des produits pétroliers,*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du plan,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais  
prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MM. DIDIER MIGAUD, HENRI EMMANUELLI, AUGUSTIN BONREPAUX, FRANÇOIS BROTTE, JEAN-MARC AYRAULT, ÉRIC BESSON, CHRISTIAN BATAILLE, MICHEL DESTOT, MAXIME BONO, JULIEN DRAY, Mme MARTINE DAVID, M. JEAN-YVES LE DÉAUT, Mmes PATRICIA ADAM, SYLVIE ANDRIEUX, MM. JEAN-MARIE AUBRON, JEAN-PAUL BACQUET, JEAN-PIERRE BALLIGAND, GERARD BAPT, CLAUDE BARTOLONE, JEAN-CLAUDE BATEUX, JEAN-CLAUDE BEAUCHAUD, JEAN-PIERRE BLAZY, SERGE BLISKO, PATRICK BLOCHE, JEAN-CLAUDE BOIS, DANIEL BOISSERIE, PIERRE BOURGUIGNON, Mme DANIELLE BOUSQUET, MM. THIERRY CARCENAC, JEAN-PAUL CHANTEGUET, MICHEL CHARZAT, ALAIN CLAEYS, PIERRE COHEN, Mme CLAUDE DARCIAUX, MM. MICHEL DASSEUX, JEAN-PIERRE DEFONTAINE, MARCEL DEHOUX, MICHEL DELEBARRE, JEAN DELOBEL, BERNARD DEROSIER, MARC DOLEZ, FRANÇOIS DOSÉ, RENE DOSIÈRE, TONY DREYFUS, PIERRE DUCOUT, JEAN-PIERRE DUFAU, WILLIAM DUMAS, JEAN-LOUIS DUMONT, JEAN-PAUL DUPRÉ, YVES DURAND, Mme ODETTE DURIEZ, MM. CLAUDE EVIN, ALBERT FACON, JACQUES FLOCH, PIERRE FORGUES, Mmes GENEVIEVE GAILLARD, NATHALIE GAUTIER, MM. JOËL GIRAUD, ALAIN GOURIOU, Mmes ÉLISABETH GUIGOU, PAULETTE GUINCHARD, M. DAVID HABIB,

Mme DANIELE HOFFMAN-RISPAL, M. JEAN-LOUIS IDIART, Mme FRANÇOISE IMBERT, MM. ÉRIC JALTON, SERGE JANQUIN, ARMAND JUNG, JEAN-PIERRE KUCHEIDA, Mme CONCHITA LACUEY, MM. JEROME LAMBERT, FRANÇOIS LAMY, JEAN LAUNAY, Jean-Yves LE BOUILLONNEC, Mme MARYLISE LEBRANCHU, MM. MICHEL LEFAIT, JEAN LE GARREC, PATRICK LEMASLE, GUY LENGAGNE, Mme ANNICK LEPETIT, MM. BRUNO LE ROUX, JEAN-CLAUDE LEROY, MICHEL LIEBGOTT, Mme MARTINE LIGNIÈRES-CASSOU, MM. FRANÇOIS LONCLE, VICTORIN LUREL, BERNARD MADRELLE, LOUIS-JOSEPH MANSCOUR, CHRISTOPHE MASSE, DIDIER MATHUS, KLEBER MESQUIDA, Mme HELENE MIGNON, MM. ARNAUD MONTEBOURG, HENRI NAYROU, ALAIN NÉRI, Mme MARIE-RENEE OGET, MM. CHRISTIAN PAUL, JEAN-CLAUDE PEREZ, Mmes MARIE-FRANÇOISE PÉROL-DUMONT, CHANTAL ROBIN-RODRIGO, MM. RENE ROUQUET, MICHEL SAINTE-MARIE, Mme ODILE SAUGUES, MM. HENRI SICRE, PHILIPPE TOURTELIER, DANIEL VAILLANT, ANDRE VALLINI, MICHEL VERGNIER, ALAIN VIDALIES, JEAN-CLAUDE VIOLLET

et les membres du groupe socialiste <sup>(1)</sup> et apparentés <sup>(2)</sup>

Députés.

---

<sup>(1)</sup> *Ce groupe est composé de :* Mmes Patricia Adam, Sylvie Andrieux, MM. Jean-Marie Aubron, Jean-Marc Ayrault, Jean-Paul Bacquet, Jean-Pierre Balligand, Gérard Bapt, Claude Bartolone, Jacques Bascou, Christian Bataille, Jean-Claude Bateux, Jean-Claude Beauchaud, Éric Besson, Jean-Louis Bianco, Jean-Pierre Blazy, Serge Blisko, Patrick Bloche, Jean-Claude Bois, Daniel Boisserie, Maxime Bono, Augustin Bonrepaux, Jean-Michel Boucheron, Pierre Bourguignon, Mme Danielle Bousquet, MM. François Brottes, Jean-Christophe Cambadélis, Thierry Carcenac, Christophe Caresche, Mme Martine Carrillon-Couvreur, MM. Laurent Cathala, Jean-Paul Chanteguet, Michel Charzat, Alain Claeyss, Mme Marie-Françoise Clergeau, MM. Gilles Cocquempot, Pierre Cohen, Mme Claude Darciaux, M. Michel Dasseux, Mme Martine David, MM. Marcel Dehoux, Michel Delebarre, Jean Delobel, Bernard Derosier, Michel Destot, Marc Dolez, François Dosé, René Dosière, Julien Dray, Tony Dreyfus, Pierre Ducout, Jean-Pierre Dufau, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Mme Odette Duriez, MM. Henri Emmanuelli, Claude Evin, Laurent Fabius, Albert Facon, Jacques Floch, Pierre Forgues, Michel Françaix, Mme Geneviève Gaillard, M. Jean Gaubert, Mmes Nathalie Gautier, Catherine Génisson, MM. Jean Glavany, Gaëtan Gorce, Alain Gouriou, Mmes Élisabeth Guigou, Paulette Guinchard, M. David Habib, Mme Danièle Hoffman-Rispal, MM. François Hollande, Jean-Louis Idiart, Mme Françoise Imbert, MM. Éric Jalton, Serge Janquin, Armand Jung, Jean-Pierre Kucheida, Mme Conchita Lacuey, MM. Jérôme Lambert, François Lamy, Jack Lang, Jean Launay, Jean-Yves Le Bouillonnet, Mme Marylise Lebranchu, MM. Gilbert Le Bris, Jean-Yves Le Déaut, Jean-Yves Le Drian, Michel Lefait, Jean Le Garrec, Jean-Marie Le Guen, Patrick Lemasle, Guy Lengagne, Mme Annick Lepetit, MM. Bruno Le Roux, Jean-Claude Leroy, Michel Liebgott, Mme Martine Lignières-Cassou, MM. François Loncle, Victorin Lurel, Bernard Madrelle, Louis-Joseph Manscour, Philippe Martin (*Gers*), Christophe Masse, Didier Mathus, Kléber Mesquida, Jean Michel, Didier Migaud, Mme Hélène Mignon, MM. Arnaud Montebourg, Henri Nayrou, Alain Néri, Mme Marie-Renée Oget, MM. Michel Pajon, Christian Paul, Christophe Payet, Germinal Peiro, Jean-Claude Perez, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, MM. Jean-Jack Queyranne, Paul Quilès, Alain Rodet, Bernard Roman, René Rouquet, Patrick Roy, Mme Ségolène Royal, M. Michel Sainte-Marie, Mme Odile Saugues, MM. Henri Sicre, Dominique Strauss-Kahn, Pascal Terrasse, Philippe Tourtelier, Daniel Vaillant, André Vallini, Manuel Valls, Michel Vergnier, Alain Vidalies, Jean-Claude Viollet, Philippe Vuilque.

<sup>(2)</sup> MM. Jean-Pierre Defontaine, Paul Giacobbi, Joël Giraud, François Huwart, Simon Renucci, Mme Chantal Robin-Rodrigo, M. Roger-Gérard Schwarzenberg, Mme Christiane Taubira.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis plusieurs années, le prix du pétrole sur les marchés internationaux, et les prix des carburants et du fioul domestique sur le marché français connaissent une hausse vertigineuse.

Indice de référence, le cours du Brent daté est ainsi passé d'un prix moyen annuel de 24,95 dollars par baril en 2002 à 28,89 dollars en 2003, 38,24 dollars en 2004 et 54,41 dollars par baril en 2005. En 2006, ce prix moyen est actuellement de 70,26 dollars par baril, avec un prix systématiquement supérieur à 60 dollars sur les premiers mois de l'année.

### **Une charge de plus en plus lourde pour les Français : 200 euros de plus par ménage en 2005**

Cette hausse continue des prix sur les marchés mondiaux se traduit dans le coût des carburants et du fioul pour les ménages comme pour les entreprises.

Le super sans plomb 95 est ainsi passé d'un prix TTC à la pompe de 1 euro par litre (100,84 euros par hectolitre en juin 2002) à un prix moyen de 1,17 euro par litre (116,59 euros par hectolitre) sur l'année 2005. En 2006, ce prix atteint 1,23 euro (122,77 euros par hectolitre) en moyenne au mois de mars. La hausse est ainsi de plus de 15 % en 4 ans en euros constants (corrigée de l'inflation).

Concernant le diesel, le prix est passé de 75,41 euros par hectolitre à 108,21 euros par hectolitre en mars 2006, soit une hausse de plus de 35 % en 4 ans.

Les automobilistes ne sont pas les seuls à ressentir les effets de la hausse des prix du pétrole. Les ménages qui se chauffent au fioul domestique auront ainsi vu ce poste de leur budget augmenter également de près de 80 % en euros constants en 4 ans.

Au total, les ménages qui peuvent difficilement réduire de façon massive leur consommation de carburant et d'énergie de chauffage, se trouvent confrontés à un prélèvement important sur leur pouvoir d'achat. L'INSEE indiquait ainsi, dès décembre 2005, qu'« *en l'absence de possibilité de substitution entre les différents types d'énergie à très court terme, la hausse des prix à la consommation des produits pétroliers s'est instantanément traduite par un surcroît de dépenses en produits pétroliers, qui serait proche de 100 € en 2004 et de 200 € en 2005 en moyenne pour chaque ménage* ».

Cette situation est également très préjudiciable pour bon nombre d'entreprises et de secteurs économiques dont la facture énergétique s'alourdit considérablement. Les quelques réponses partielles et ponctuelles apportées par le Gouvernement n'ont pas eu d'impact durable pour 2005 comme l'ont démontré les nouvelles demandes qui lui ont été adressées pour 2006.

### **La réponse du Gouvernement depuis 2002 : des ponctions supplémentaires sur le pouvoir d'achat**

**Conscient des effets sur la facture énergétique des ménages, le groupe socialiste a, à de nombreuses reprises, exigé une intervention du Gouvernement. Celui-ci est resté largement insensible à cette question lourde de conséquence pour le pouvoir d'achat des Français depuis 4 ans. Il n'a pris aucune mesure ambitieuse pour leur venir en aide, bien au contraire.**

Le Gouvernement a d'abord longtemps nié la hausse continue des prix du pétrole. Ainsi, en 2005, il avait tablé, alors que les députés socialistes et nombre d'experts dénonçaient son optimisme, sur un cours du pétrole à 36,5 \$ en moyenne. La moyenne annuelle sur l'année 2005 a été en réalité de 54,41 \$.

Surtout, les deux mesures importantes qui ont marqué la politique du Gouvernement en matière de fiscalité pétrolière depuis l'été 2002 ont pénalisé directement les consommateurs.

### **D'une part la suppression de la TIPP flottante et le refus constant de sa réactivation**

Le mécanisme de la TIPP flottante avait été mis en place en 2001 de façon permanente afin d'atténuer pour tous les consommateurs les effets des hausses importantes des cours du pétrole.

Ce mécanisme permet de rendre aux Français les surplus de recettes (TVA et TIPP) engrangés mécaniquement par l'État du fait de la hausse des cours. Au prix hors taxe des carburants ou du fioul s'ajoutent en effet la Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) puis la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA).

La hausse du prix du pétrole est accentuée pour les consommateurs par le cumul de la TIPP et de la TVA. Si la TIPP est une taxe « fixe » quel que soit le prix du pétrole, et exprimée en euros par hectolitre, la TVA est au contraire un impôt proportionnel : 19,6 % de 30 \$ ne sont ainsi pas équivalents à 19,6 % de 56 \$ ou bientôt de 70 \$...

Quand le cours du pétrole s'élève, la TVA perçue par l'État sur les produits pétroliers consommés par les ménages augmente de façon mécanique. Le dispositif inventé en 2001 permettait d'éviter que l'État s'enrichisse au détriment des consommateurs. Il rendait aux Français, sous forme d'une baisse de la TIPP, le surplus de TVA perçu.

La suppression de la TIPP flottante, décidée de manière précipitée, a d'abord été réalisée de manière illégale. En 2002, le Gouvernement de l'époque a refusé tout simplement d'appliquer la loi qui prévoyait l'application automatique de la TIPP flottante compte tenu des variations importantes des cours du pétrole. Le Conseil d'État l'a condamné en mars 2003. Le Gouvernement avait anticipé cette condamnation et supprimé explicitement le mécanisme dans la loi de finances rectificative pour 2002 du 30 décembre 2002.

### **D'autre part l'alourdissement de plus de 800 millions d'euros de la fiscalité pesant sur le gazole**

En 2004, le Gouvernement a en effet décidé, dans la seule optique d'éviter une trop forte dégradation du déficit plombé par les cadeaux fiscaux qu'il accordait parallèlement aux plus aisés, d'augmenter la fiscalité sur le gazole de 2,5 centimes d'euros par litre, alors même que les prix de ce carburant sur le marché ne cessaient de croître.

## **Le déni du Gouvernement : des promesses sans lendemain**

En 2004, Nicolas Sarkozy, alors Ministre de l'économie, annonce la création d'une commission pour calculer « en toute transparence, les recettes supplémentaires au titre de la TIPP et de la TVA » engrangées par l'État.

Tout en refusant une nouvelle fois la TIPP flottante, il promettait néanmoins qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 « le Gouvernement redonnera, sous forme de diminution de la fiscalité sur le pétrole, les excédents de recettes que nous aurons engrangés en 2004 ». Il excluait ainsi toute action immédiate de limitation de la ponction opérée par le renchérissement des prix du pétrole sur le pouvoir d'achat des ménages.

En réalité, il mettait en place une commission dont la seule mission était de démontrer, contre toute évidence, que l'État ne percevait pas de recettes fiscales supplémentaires du fait de la hausse des prix du pétrole, car les ménages avaient réduit autant qu'ils le pouvaient leur consommation de produits pétroliers.

Pourtant, comme avait dû le reconnaître la commission elle-même, le seul effet prix sur la TVA (qui est proportionnelle aux prix du pétrole) était en 2004 de 412 millions d'euros qui venaient mécaniquement s'ajouter aux recettes de l'État.

Concernant la TIPP, son produit progressait certes moins rapidement que prévu, mais au total, il était en augmentation de 700 millions d'euros en 2004 par rapport à l'exécution 2003. La prétendue « moins-value » de TIPP mise en lumière était en réalité liée à l'écart, dont le Gouvernement était seul responsable, entre des prévisions initiales trompeuses (en 2003 et 2004) et la réalité des consommations.

**Le groupe socialiste avait immédiatement réagi en mettant en garde contre ce piège, car si les ménages sont contraints de réduire leur consommation, ce qui limite la progression des recettes de TIPP, chaque litre consommé leur a coûté évidemment plus cher.**

Le Gouvernement refuse ainsi de voir l'effet potentiellement ravageur sur la croissance de son refus pour le pouvoir d'achat des ménages.

Finalement, le Gouvernement s'est contenté pour 2005 de quelques mesures catégorielles au profit des agriculteurs, des transporteurs ou des pêcheurs, et des 700 000 titulaires du minimum vieillesse. Ces derniers ont bénéficié d'une revalorisation limitée de leur allocation de l'ordre de 70 euros (soit une mesure d'un coût de 49 millions d'euros au total) sans aucun lien avec la problématique du coût de l'énergie. Tous les autres ménages, notamment les plus modestes, n'ont reçu aucune aide.

**Face à la hausse continue du pétrole, le Gouvernement a sans vergogne repris la solution choisie en 2004 par Nicolas Sarkozy pour refuser systématiquement aux Français toute mesure allégeant le fardeau lié à la hausse de la facture pétrolière.**

Il a, fin 2005, combiné aux mesures catégorielles, une « prime à la cuve » de 75 euros, limitée à la catégorie des ménages non imposables se chauffant au fioul. Les automobilistes n'ont donc toujours pas été visés par cette mesure.

## **Les réponses des socialistes : agir pour le pouvoir d'achat,...**

**Le temps est venu aujourd'hui de prendre des mesures fortes pour assurer la défense du pouvoir d'achat des ménages, et notamment des plus modestes, face à la ponction croissante liée au renchérissement des prix du pétrole.**

**La hausse des prix du pétrole ne doit pas permettre à l'État d'encaisser des recettes supplémentaires de TVA au détriment du pouvoir d'achat des Français.**

**La réactivation de la TIPP flottante permettrait d'assurer, de façon continue, un lissage des effets des hausses des prix sur le marché, favorable à l'ensemble des consommateurs. L'article 1 de la présente proposition de loi dispose ainsi que la TIPP flottante serait réactivée à compter du 1<sup>er</sup> juin 2006.**

La date de référence retenue pour mesurer les hausses du prix du pétrole serait le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Ce choix permettrait d'offrir immédiatement aux consommateurs une baisse sensible de la fiscalité et donc des prix à la pompe, à la veille des départs en vacances.

**Son application avec pour référence les prix de juin 2002 conduirait à une baisse de l'ordre de :**

- 3,63 centimes par litre pour le sans plomb 95,
- 4,22 centimes pour le gazole,
- 4,37 centimes pour le fioul.

Un consommateur moyen (2 000 litres de fioul et 15 000 km parcourus par an) y gagnerait plus de 87 euros au titre de sa consommation de fioul, et plus de 43,5 euros s'il roule au super, ou 31 euros pour un diesel (base 5 litres aux 100 km diesel, 8 litres essence).

**... mettre à contribution les compagnies pétrolières,...**

**Cette mesure favorable au pouvoir d'achat pourrait être financée notamment par une taxation exceptionnelle des profits des compagnies pétrolières.**

**Il est légitime de considérer qu'une partie des revenus exceptionnels des compagnies pétrolières doit être redistribuée au profit de l'ensemble des Français pour soutenir leur pouvoir d'achat et participer au financement d'une politique de limitation de la dépendance à l'énergie pétrolière. C'est ce que propose l'article 2 de la proposition de loi.**

Un prélèvement exceptionnel de ce type avait déjà été mis en place dans le cadre de l'article 11 de la loi de finances pour 2001.

Cette taxe exceptionnelle est justifiée par le fait que, hors de toute décision propre à ces entreprises, leurs résultats s'améliorent mécaniquement en période de forte hausse des prix du pétrole. **Les entreprises pétrolières bénéficient ainsi d'un indéniable effet d'aubaine.**

L'observation des résultats enregistrés par la compagnie française Total et de la politique de distribution de l'entreprise confirme ce diagnostic. La bonne santé de l'entreprise est indéniable : elle fait partie des très rares entreprises ayant systématiquement connu une performance supérieure à l'indice boursier européen de référence pendant au moins 13 ans sur les 20 dernières années (ce qui n'est le cas que de 8 sociétés cotées en Europe). Son bénéfice net en euros par action progresse de 35 % en 2005, en ligne avec un résultat net en progression de 31 %. En 2004, le résultat net avait progressé de 23 % et le bénéfice net par action de 27 %.

Cette croissance ne se traduit pourtant pas mécaniquement par des hausses des investissements productifs, compte tenu d'une politique de maximisation du retour aux actionnaires. L'investissement a progressé de 26 % en 2005, mais en 2004, la hausse de 12 % faisait suite à une baisse de 11 % en 2004.

En 2005, Total a procédé à plus de 3 milliards d'euros de rachat de ses propres actions (portant sur 2,7 % de son capital) et a versé plus de 3,4 milliards d'euros de dividendes. Cette politique prolonge celle menée en 2004 (3,4 milliards d'euros de rachats, 2,6 milliards de dividendes versés). Elle a permis aux dividendes de progresser de 20 % en 2005 après 15 % en 2004 et 2003.

Lors de la présentation du projet de loi de finances pour 2006, le Gouvernement, par la voix du Ministre de l'économie, a fait référence à une telle taxation exceptionnelle, mais s'est contenté, pour y renoncer, de vagues engagements sur une transmission plus rapide des variations de cours à la baisse vers les prix à la pompe, promesse que n'ont d'ailleurs pas faite l'ensemble des compagnies pétrolières concernées. Récemment, le Ministre de l'économie et des Finances a de nouveau évoqué l'idée d'une rencontre avec les compagnies pétrolières, idée que celles-ci ont immédiatement combattue, dénonçant l'échec de la précédente réunion.

**Face à la passivité du Gouvernement, le groupe socialiste propose donc de majorer l'impôt sur les sociétés dû en cas de progression forte du bénéfice des sociétés pétrolières d'une année sur l'autre (article 2).**

Cette mesure est d'autant plus légitime que les sociétés françaises du secteur bénéficient du régime dit du « bénéfice mondial consolidé » prévu à l'article 209 *quinquies* du code général des impôts. Ce dispositif permet, sur agrément du Ministre de l'économie, de bénéficier d'un régime fiscal favorable d'adossment des bénéfices et pertes éventuelles entre les différentes entités d'un groupe international. Le bénéfice réalisé en France peut ainsi se voir largement limité par la remontée de pertes constatées dans d'autres pays.

**..., et agir pour l'environnement**

**Ces propositions doivent bien entendu être considérées en complément d'autres mesures visant un objectif environnemental.**

**Le prélèvement effectué sur les compagnies pétrolières permettrait notamment d'augmenter le financement des efforts d'investissement et de promotion des biocarburants, des énergies renouvelables, des véhicules propres et des transports collectifs en France.**

**Il est également proposé de supprimer l'exonération de TIPP dont bénéficient jusqu'à présent les carburéacteurs, qui représente une dépense fiscale de plus de 1,3 milliard d'euros (article 3 modifiant l'article 265 *bis* du code des douanes).**

**Parallèlement, la fiscalité doit continuer à jouer un rôle incitatif fort en faveur des économies d'énergie pétrolière, dès lors que les ménages disposent d'une réelle capacité de choix.** C'est la raison pour laquelle il est proposé de rendre réellement désincitative la taxe additionnelle à la taxe sur les « cartes grises » pour les véhicules les plus polluants (article 4 modifiant l'article 1635 *bis* O du code général des impôts) dont le produit est affecté à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

**Enfin, la promotion des transports collectifs et des modes alternatifs de déplacement doit devenir une priorité de l'action des pouvoirs publics.** À cette fin, il est proposé la mise en place de « titres-transports », qui pourraient être financés à hauteur de 75 % maximum par les employeurs, afin d'inciter les salariés à utiliser les transports en commun.

Sur le modèle de la contribution des employeurs à la carte orange en Île de France, la contribution des employeurs serait exonérée de cotisations sociales patronales, et de l'impôt sur le revenu pour les bénéficiaires (article 5).

**En effet, les deux objectifs de protection du pouvoir d'achat des ménages et de limitation du recours aux produits pétroliers ne doivent pas être opposés comme le fait le Gouvernement.**

Tout en orientant les comportements dans le sens de la prise en compte des nécessités d'une croissance durable respectueuse de l'environnement, la fiscalité doit permettre de limiter les effets néfastes pour le pouvoir d'achat et la consommation de la hausse brutale des prix. À défaut, l'ensemble des Français et de nombreux professionnels continueront de voir leurs revenus et leur pouvoir d'achat amputés par la facture pétrolière.



## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Le *d* du 2 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rétabli :
- ② « *d*) Lorsque le cours moyen du pétrole dénommé "brent daté" varie de plus de 10 %, dans les conditions précisées au deuxième alinéa, les tarifs prévus au 1 pour les supercarburants mentionnés aux indices 11 et 11 *bis*, le gazole mentionné à l'indice 22 et le fioul domestique mentionné à l'indice 20 sont corrigés d'un montant égal au produit de la variation en valeur absolue de la moyenne des prix hors taxe de ces produits pétroliers et du taux de 16,388 %. Cette correction est effectuée à la baisse en cas de hausse des prix hors taxe et à la hausse dans le cas contraire.
- ③ « Cette modification est effectuée le 1<sup>er</sup> juin 2006 pour la période du 1<sup>er</sup> mai au 30 juin 2006 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole "brent daté", constatée sur la période du 1<sup>er</sup> au 30 mai 2006, est supérieure de 10 % au cours moyen du mois de juin 2002. Elle est effectuée pour les périodes ultérieures, lorsque la variation cumulée constatée au cours des bimestres suivants est supérieure de 10 % à la moyenne des prix du "brent daté" qui a entraîné la modification précédente.
- ④ « Ces modifications s'appliquent à compter du 21 du premier mois du bimestre suivant celui au titre duquel une variation de 10 % du cours du "brent daté" a été constatée.
- ⑤ « Les cours moyens du pétrole "brent daté" et les prix moyens hors taxe des supercarburants, du gazole et du fioul domestique sont calculés, pour chacune des périodes mentionnées au présent *d*, par le directeur chargé des carburants.
- ⑥ « Les modifications prévues au premier alinéa ne peuvent pas avoir pour effet de porter les tarifs à un niveau supérieur à celui fixé au tableau B du 1. Ces modifications ne sont plus appliquées lorsque le cours moyen bimestriel du "brent daté" est redevenu inférieur à la moyenne constatée au titre du mois de janvier 2002.
- ⑦ « Le ministre chargé du budget constate par arrêté les modifications de tarifs de la taxe intérieure de consommation résultant des alinéas précédents.
- ⑧ « Un décret fixe les modalités d'application de ces dispositions. »

### Article 2

- ① L'article 235 *ter* ZB du code général des impôts est ainsi rétabli :
- ② « Art. 235 *ter* ZB. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, lorsque leur bénéfice imposable déterminé conformément à l'article 209 est, au titre de l'année considérée, supérieur de plus de 20 % au bénéfice de l'année précédente, les sociétés dont l'objet principal est d'effectuer la première transformation du pétrole brut ou de distribuer les carburants issus de cette transformation sont assujetties à une contribution égale à 40 % de l'impôt sur les sociétés calculé sur leurs résultats imposables aux taux mentionnés aux I et IV de l'article 219. »

### Article 3

Le *b* de l'article 265 *bis* du code des douanes est supprimé.

### Article 4

① Le III de l'article 1635 *bis* O du code général des impôts est ainsi rédigé :

② « III. – Le tarif de la taxe est le suivant :

③ « *a*) Pour les voitures particulières mentionnées au *a* du II :

④

TAUX D'ÉMISSION de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif applicable par gramme de dioxyde de carbone (en euros)
N'excédant pas 200	0
Fraction supérieure à 200 et inférieure ou égale à 250	2
Fraction supérieure à 250	6

⑤ « *b*) pour les voitures particulières mentionnées au *b* du II : »

⑥

PUISSANCE FISCALE (en chevaux-vapeur)	Tarif (en euros)
Inférieure à 10	0
Supérieure ou égale à 10 et inférieure à 15	100
Supérieure ou égale à 15	450

### Article 5

① I. – Après le 19 *bis* de l'article 81 du code général des impôts, il est inséré un 19 *ter* ainsi rédigé :

② « 19 *ter* Dans la limite de 75 % du coût total des titres, le complément de rémunération résultant de la contribution de l'employeur à l'acquisition par le salarié de titres-transports, lui permettant d'acquitter tout ou partie des frais de ses déplacements entre sa résidence habituelle et son lieu de travail au moyen de transports collectifs de voyageurs et de modes alternatifs à la voiture particulière, lorsque cette contribution est comprise entre un minimum et un maximum fixés par arrêté du ministre de l'économie et des finances. Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa. »

③ II. – L'avantage résultant de la contribution de l'employeur à l'acquisition de titres-transports visés au 19 *ter* du code général des impôts est exonéré des cotisations et contributions prévues par la législation du travail et de la sécurité sociale, à l'exception de la

contribution sociale généralisée et de la contribution pour le remboursement de la dette sociale.

- ④ III. – La perte de recette pour les organismes de sécurité sociale résultant de l'application du présent article est compensée à due concurrence par une majoration des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### **Article 6**

Les pertes de recettes résultant pour l'État de l'application de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par une majoration des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Composé et imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE  
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 0,75 €  
ISBN : 2-11-121277-6  
ISSN : 1240 – 8468

En vente à la Boutique de l'Assemblée nationale  
4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

-----

N° 3142 – Proposition de loi *visant au* soutien du pouvoir d'achat des ménages *face à la* hausse des prix des produits pétroliers (M. Didier Migaud)