

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2007

**LOI DE FINANCES POUR 2008 - (n° 189)
(Première partie)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 57

présenté par
M. de Rugy, Mme Billard, M. Yves Cochet et M. Mamère

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant :

I.– Le II de l'article 266 *quindecies* du code des douanes est ainsi rédigé :

« II. Son assiette est égale à 55 euros par hectolitre pour les essences et à 45 euros par hectolitre pour le gazole ». »

II.– « La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement reprend la proposition du rapport remis au Ministre de l'Industrie en septembre 2005. Il vise à réduire l'avantage fiscal accordé aux agrocarburants et l'assiette de la TGAP qui sera répercutée sur le prix du carburant. Ayant été calculé sur la base d'un baril à 30 dollars, l'avantage fiscal nécessite un ajustement puisque la cotation du baril dépasse aujourd'hui les 80 dollars.

Le rapport ministériel estimait déjà que « *le cumul de la TGAP avec la défiscalisation conduit à un niveau global d'avantage concurrentiel qui est véritablement excessif* » et qui « *en cas d'absence de fluidité du marché est susceptible de générer des rentes de situation très importantes* ». Dans la mesure où l'offre d'agrocarburant est très concentrée, et qu'elle est fiscalement protégée de la concurrence du carburant fossile, les producteurs auront toute liberté d'accroître de façon abusive le prix du produit incorporé.

Enfin, le même rapport affirme que « *le service rendu en contrepartie de cet avantage concurrentiel apparaît assez limité en termes d'effet de serre et de capacité énergétique* ». Le montant des sommes acquittées par les consommateurs au titre de la TGAP, qui devrait atteindre 2,4 milliards d'euros en 2010, est en effet disproportionné du point de vue des bénéfices environnementaux et des autres possibilités d'investissements pour la maîtrise de la consommation de pétrole (transports collectifs, moteurs économes, isolation des bâtiments).

Sans remettre en cause l'efficacité du soutien en faveur des agrocarburants, cet amendement permet d'adapter la politique publique aux conditions du marché pétrolier et de limiter le prélèvement fiscal qui sera progressivement opéré sur les consommateurs de carburants.