

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF204

présenté par

Mme Sas, M. Baupin, M. Alauzet, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi,
Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, Mme Duflot, M. François-
Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili et M. Roumégas

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 46, insérer l'article suivant:

I.- Compléter le tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes par les colonnes ainsi rédigées :

		TARIF
		(en euros)
2017		2018
7,47		9,97
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article		Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable aux huiles légères du 2710, suivant les caractéristiques du produit		Taxe intérieure de consommation applicable aux huiles légères du 2710, suivant les caractéristiques du produit
12,58		15,08
64,85		67,35
Exemption		Exemption
42,22		44,72
65,62		68,12
68,89		71,39
65,62		68,12
36,52		39,02
65,24		67,74

64,85	67,35
11,98	14,48
48,01	50,51
36,52	39,02
48,01	50,51
48,01	50,51
15,33	17,83
12,13	14,63
52,31	54,81
9,38	11,88
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable con au 3 du présent article
11,66	14,16
17,74	20,24
Exemption	Exemption
11,66	14,16
17,74	20,24

Exemption	Exemption
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
11,66	14,16
17,74	20,24
7,19	9,69
7,19	9,69
Taxe intérieure de consommation applicable aux produits mentionnés aux indices 36 et 36 bis, selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi	Taxe intérieure de consommation applicable aux produits mentionnés aux indices 36 et 36 bis, selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi
Exemption	Exemption
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article

Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article
7,89	10,39
34,5	37
12,62	15,12

II.- Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

EXPOSÉ SOMMAIRE

En 2013, la mise en place de la contribution-climat énergie a permis d'entamer un rattrapage entre la fiscalité sur l'essence et le diesel tout en taxant la tonne de carbone à hauteur de 7 € en 2014, 14,5 € en 2015 et 22 € en 2016. Or, la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe un objectif de 56 € la tonne de carbone en 2020.

Le présent amendement vise donc à atteindre l'objectif de 56 € pour la tonne de carbone en 2020 en fixant une trajectoire pour la contribution climat énergie pour la période 2017-2019.

Cette mesure devra s'accompagner d'un plan d'accompagnement des consommateurs et des professionnels afin de corriger les éventuels effets pervers en mobilisant les recettes ainsi générées

pour l'État. Une partie des recettes nouvelles devra également être mobilisée pour financer les investissements dans les transports écologiques et durables.