

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-CF114

présenté par  
M. Olivier Faure

-----

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

I. – Le 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

A. – Le tableau B est ainsi modifié :

1° À la vingtième ligne de la dernière colonne, le montant : « 65,07 » est remplacé par le montant : « 66,07 » ;

2° À la vingt-deuxième ligne de la dernière colonne, le montant : « 63,07 » est remplacé par le montant : « 62,07 » ;

3° À la trente-neuvième ligne de la dernière colonne, le montant : « 53,07 » est remplacé par le montant : « 54,07 ».

B. – Le 2° est complété par les trois alinéas suivants :

« e) Pour le supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que le supercarburant correspondant à l'indice d'identification 11 *bis*, contenant jusqu'à 5 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en masse d'oxygène, distribué sur le territoire de la région d'Île-de-France, répertorié sous l'indice d'identification 11, le tarif par hectolitre est de 65,07 euros pour l'année 2017.

« f) Pour le supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que les supercarburants correspondant aux indices d'identification 11 et 11 *bis*, et contenant jusqu'à 10 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en masse/ masse d'oxygène, distribué sur le territoire de la région d'Île-de-France, répertorié sous l'indice d'identification 11 *ter*, le tarif par hectolitre est de 63,07 euros pour l'année 2017.

« g) Pour le gazole destiné à être utilisé comme carburant et distribué sur le territoire de la région d'Île-de-France, répertorié sous l'indice d'identification 22, le tarif par hectolitre est de 53,07 euros pour l'année 2017. »

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

### EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet du présent amendement est de diminuer de 1 centime d'euro, la taxe intérieure de consommation (TIC) de l'essence SP95-E10, qui est l'essence européenne de référence (contenant jusqu'à 10 % en volume de bioéthanol) et qui convient déjà à plus de 90 % des véhicules essence en circulation. Dans le même temps, la TIC de l'essence SP95 sera augmentée d'1 centime d'euro pour assurer la neutralité budgétaire de cette mesure incitative. Cette mesure vise à redonner du pouvoir d'achat aux automobilistes, tout en ayant un effet positif sur l'environnement, du fait du bilan en gaz à effet de serre favorable de l'éthanol par rapport au carburant fossile, y compris les impacts des changements d'affectation des sols directs et indirects. Par ailleurs, en raison de la baisse du cours du pétrole (au niveau le plus bas depuis février 2009, soit 45,05 dollars le baril), la mesure aurait des impacts limités pour les automobilistes utilisant de l'essence SP 95.

Par ailleurs, cet amendement vise à relever de 1 centime d'euro supplémentaires par litre le niveau de la taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) applicable au gazole en 2017. Il convient de préciser que les prix à la pompe du gazole sont actuellement à un niveau historiquement bas (0,917 euro par litre au 31 août) et que l'annonce de l'augmentation des prix du pétrole devrait être limitée à moyen terme. Si son impact économique prévisible paraît modéré et son fondement écologique pertinent à l'heure de la ratification de l'accord issu de la COP 21, le relèvement de TICPE sur le gazole proposé devrait, en outre, permettre de compléter les ressources dont disposera l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) pour 2017 puisque l'augmentation de la TICPE de 1 centime d'euro rapporterait 400 millions d'euros. En effet, alors que la loi de finances initiale pour 2015 avait affecté une part de 1 139 millions d'euros de la TICPE à l'AFITF, le projet de loi de finances pour 2017 baisse la fraction de cette taxe affectée à l'Agence à 735 millions d'euros. Or, les besoins en crédits de paiement de l'Agence, compte tenu des engagements déjà pris (Lignes à grande vitesse, Nouvelle route du Littoral de l'Île de la Réunion) et des projets nouveaux attendus (Canal Seine-Nord Europe, Tunnel Euralpin Lyon Turin,...) sont supérieurs à 2,8 milliards d'euros alors que la lettre plafond annonce, pour 2017, un budget de 2,4 milliards d'euros. Dès lors, tant le gel du remboursement de la dette à SNCF Réseau que le report de plusieurs opérations nouvelles ou la réduction des crédits de paiement des contrats de plan État-régions sont à craindre. Dans un souci d'assurer le financement pérenne des infrastructures de transport, il est ainsi proposé de reverser la totalité du produit de cette augmentation à l'Agence, ce qui lui permettrait d'assurer l'exécution du scénario 2 issu du rapport de la Commission Mobilité 21, ainsi que l'a souhaité le Gouvernement.