

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er décembre 2016

PLFR POUR 2016 - (N° 4235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 465

présenté par
M. de Courson

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

I. – Après la trente-neuvième ligne du tableau B du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, sont insérées deux lignes ainsi rédigées :

«

GTL / gazole paraffinique de synthèse à faibles émissions destinés à être utilisé comme carburant	23	Hectolitre				33,07
GTL / gazole paraffinique de synthèse à faibles émissions destinés à être utilisé comme combustible	23 bis	Hectolitre				

».

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} avril 2017 et jusqu'au 31 décembre 2025.

III. – 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

Un nouveau carburant synthétique issu du gaz naturel (« GTL ») permet d'incorporer directement dans les flottes de véhicules diesel une nouvelle alternative. Contrairement au GNL, il est immédiatement incorporable dans les moteurs actuels. Il réduit de manière significative les

émissions de NOx (jusqu'à 37%) et de particules fines (jusqu'à 38%), ainsi que les nuisances sonores, visuelles et olfactives ; sans avoir à changer immédiatement la technologie du moteur.

La norme EN15940 décrivant les carburants paraffiniques de type gazole a été approuvée au niveau Européen et a eu un avis favorable pour être transposée en France.

Ce carburant est aujourd'hui distribué à titre expérimental en France. En termes fiscaux, il est assimilé au diesel, bien qu'il ne bénéficie pas du remboursement TICPE.

Le présent vise donc à attribuer à ce carburant plus vertueux un indice afin qu'il puisse être différencié du diesel.

Cet amendement propose également de fixer la TICPE applicable au 1^{er} Avril 2017 au GTL d'un montant de 20 euros par hectolitre, qui correspond à un abattement de 38 % - à due concurrence de son avantage en termes de qualité de l'air.

Le coût pour les finances publiques sera faible. En effet, on l'estime à une fourchette de 15 000 € (sur la base des volumes actuels) à 35 000 € (hypothèse optimiste d'augmentation des volumes vendus en 2017) par an. Ceci s'explique par trois facteurs : les volumes sont limités car il s'agit d'un usage de niche (flottes captives, uniquement transports en commun urbain), la réduction de TICPE viendrait en remplacement partiel d'un remboursement de TICPE existant sur les flottes diesel, et enfin, une partie des volumes vendus aujourd'hui sont à usage non-routier et ne rentrent donc pas dans le champ dudit amendement.

De plus, il s'agit d'un soutien provisoire de la part de l'État car passé un certain seuil de développement, le surcoût logistique serait rapidement égal à zéro. La date proposée de 2025 correspond au renouvellement des flottes de bus urbains qui auront alors eu le temps d'être changés pour les bus électriques ou fonctionnant à d'autres carburants plus propres. Le GTL permet d'améliorer, sur la flotte existante, les émissions de particules.