

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 novembre 2016

PLFR POUR 2016 - (N° 4235)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CF79

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 de l'article 265 du code des douanes, est insérée une ligne ainsi rédigée :

Désignation produit	Indice d'identification	Unité de perception	TARIF (2014)	TARIF (2015)	TARIF (2016)	TARIF (2017)
GTL / gazole paraffinique de synthèse à faibles émissions destinés à être utilisé comme carburant	23	Hectolitre				33,07

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} avril 2017.

III. – 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

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.

Aujourd'hui le développement de ce carburant est freiné par un surcoût lié à la logistique d'acheminement (de 10 centimes par litre environ). Le GTL ne bénéficie par ailleurs pas du remboursement de TICPE existant pour les flottes de transport de passagers roulant au diesel.

C'est pourquoi le présent amendement vise donc à abaisser 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.