

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° I-97

présenté par

M. Saddier, M. Sermier, Mme Duby-Muller, Mme Bassire, Mme Bonnivard, M. Rolland et  
M. Vatin

-----

**ARTICLE 9**

Rédiger ainsi les cinq dernières colonnes de la soixante-quatrième ligne du tableau de l'alinéa 3 :

5,80	5,80	5,80	5,80	5,80
------	------	------	------	------

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Des transporteurs routiers ont fait le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole.

Le présent amendement a pour objectif de geler le taux de TICPE associée au gaz naturel pour véhicule (GNV) et au biométhane carburant (BioGNV) pour éviter de rendre ce carburant moins compétitif que le diésel au 1er septembre 2018.

Parallèlement au maintien de l'avantage fiscal dont dispose les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs roulant au diésel prévu aux articles 265 septies et octies du code des douanes, l'accélération de la trajectoire carbone aura pour conséquence au 1er janvier 2018 de rendre le diésel plus compétitif que le GNV/BioGNV pour le secteur des poids lourds (PL) de plus de 7,5t, solution pourtant encouragée car identifiée comme meilleure alternative propre au diésel pour ce secteur.

En effet, les transporteurs routiers voulant convertir leur flotte diesel au gaz comparent le total cost of ownership (TCO) ou coût global de possession d'un PL au diesel contre celui de possession d'un PL GNV. Cette comparaison est déterminante dans le choix économique du transporteur étant donné la forte concurrence régissant ce secteur. Pour que le GNV soit compétitif, il faut que le TCO pour le GNV soit au moins équivalent à celui du diesel. La trajectoire proposée pour la TICPE GNV

face au mécanisme de récupération partielle de TICPE pour le diesel concernant les Transports Routiers de Voyageurs et de marchandises engendrent sur la durée de possession du véhicule un vrai manque à gagner pour l'utilisateur de GNV. En effet, l'augmentation de TICPE subie par le GNV face à la stabilité de la TICPE appliquée au diesel pour cette catégorie de véhicules induirait une augmentation progressive de l'écart de TCO entre les deux solutions défavorable au GNV celui-ci atteignant 10%.

Si l'accélération de la trajectoire carbone n'est pas contestée, ce sont bien ses conséquences non anticipées que cet amendement vise à corriger. L'amendement ainsi proposé fige la valeur de taxation du GNV à hauteur du taux fixé pour 2017, l'objectif est bien de signaler le risque et d'inviter les pouvoirs publics à prendre les mesures adéquates pour rétablir la logique de compétitivité du GNV/BioGNV face au diésel et donc l'avenir d'une filière alternative et propre.