

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Retiré

AMENDEMENT

N° I-CF704

présenté par

M. Charles de Courson, M. Philippe Vigier, Mme Magnier et M. Ledoux

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:

I. L'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

La 36ème ligne correspondant à l'indice 22 bis du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 est modifiée comme suit :

1°) A la quatrième colonne, le nombre « 59,40 » est remplacé par le nombre « 57,40 » ;

2°) A la cinquième colonne, le nombre « 64,76 » est remplacé par le nombre « 62,76 » ;

3°) A la sixième colonne, le nombre « 70,12 » est remplacé par le nombre « 68,12 » ;

4°) A la septième colonne, le nombre « 75,47 » est remplacé par le nombre « 73,47 » ;

5°) A la dernière colonne, le nombre « 78,23 » est remplacé par le nombre « 76,23 ».

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

Cet amendement a pour objet d'appliquer au carburant B10 une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques diminuée de 2 centimes d'euros/L par rapport à celle appliquée au gazole standard dit B7.

Autorisé depuis juin 2018, le B10 est un carburant contenant jusqu'à 10 % de biodiesel produit à partir de colza. Sa distribution, encore progressive, a démarré en France dès le mois suivant dans

plusieurs stations-services et reste conditionnée, jusqu'en 2025, à la distribution dans la même station-service du carburant B7.

Le développement du B10 est une étape cohérente avec la stratégie gouvernementale de sortie progressive des carburants fossiles et de réduction des émissions de CO2. Il contribuera par ailleurs à réaliser les objectifs européens en matière d'énergies renouvelables.

En dotant le carburant B10 d'une fiscalité adaptée, cette mesure permettra également d'accompagner les ménages les plus modestes dans la transition énergétique, tout en préservant leur pouvoir d'achat.

En outre, cette fiscalité adaptée permettra d'instaurer une égalité de traitement entre les filières essence et gazole. Le SP95-E10, contenant jusqu'à 10 % de bioéthanol incorporé à l'essence, bénéficie déjà depuis 2015, à l'initiative du Gouvernement, d'un taux réduit de TICPE par rapport à l'essence ordinaire.

Enfin, le développement du B10 sera cohérent avec celui de l'industrie automobile française, les constructeurs français disposant d'un parc largement compatible avec le B10 (décision du 11 septembre 2018 fixant la liste des véhicules et engins à motorisation Diesel compatibles avec le gazole B10).