

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N° I-CF1149

présenté par

Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, M. David Habib, Mme Rabault, M. Potier,  
Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Bouillon, M. Carvounas,  
M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, M. Juanico,  
Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, M. Pueyo,  
M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et  
Mme Victory

-----

**ARTICLE 17**

À l'alinéa 39, substituer au montant :

« 5,23 »

le montant :

« 14,48 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement des députés socialistes et apparentés propose d'aligner la fiscalité applicable au GNL carburant sur celle applicable au diesel carburant.

En effet, le 18 septembre 2019, l'organisation européenne *Transport & Environment* (T&E) a publié un rapport sur un essai sur route, réalisé à la demande du Gouvernement des Pays-Bas, comparant l'impact environnemental des camions roulant au diesel et de ceux roulant au gaz naturel liquéfié (GNL).

Six camions diesel Euro VI fabriqués en 2013 ont été testés et comparés avec trois camions GNL Euro VI fabriqués en 2017/2018.

Les camions GNL avec moteur à allumage commandé testés enregistrent des émissions de gaz d'échappement 3 à 5 % inférieures à celles du camion diesel ayant obtenu le plus bas résultat d'essai. Le camion GNL Volvo avec un moteur à injection directe à haute pression (HPDI) enregistre des émissions du réservoir à la roue 14 % inférieures à celles du véhicule diesel testé qui

présentait les plus faibles émissions de GES. Cependant, les émissions provenant de la production et du transport du gaz sont en général 26 % supérieures dans l'UE à celles du diesel fossile. Lorsque le cycle de vie complet des émissions est considéré, les camions au GNL avec un moteur à allumage commandé sont plus préjudiciables pour le climat que les camions diesel ayant affiché les valeurs les plus basses lors du test, alors que les camions avec un moteur à injection directe à haute pression (HPDI) ne présentent guère d'avantages

Pire, dans des conditions de conduite en ville, les camions GNL émettent 2 à 3,5 fois plus de NOx (oxydes d'azote) par rapport au camion diesel ayant obtenu le plus bas résultat d'essai. Dans des conditions de conduite combinée (en ville, régionale et sur autoroute), les camions à GNL émettent 2 à 5 fois plus de NOx que le camion diesel ayant obtenu le plus bas résultat d'essai. Dans le cas où du biométhane est utilisé (au lieu du gaz fossile), aucune réduction des émissions de NOx n'est appréciée.

Cette étude démontre donc par des essais indépendants : d'une part que les constructeurs ont largement exagéré les niveaux d'émission du GNL et ses avantages comme carburant dans des proportions qui ne sont pas sans rappeler le « dieselgate » et, d'autre part, que le GNL ne constitue nullement une alternative au Diésel, en tout cas sur le plan environnemental.

Dès lors, les avantages fiscaux dont bénéficie le GNL utilisé comme carburant sont infondés et contraire aux objectifs climatiques et environnementaux fixés par la France dans l'Accord de Paris et la loi relative à l'énergie et au climat.

Pour assurer la conversion, la taxe sur le gazole étant exprimée en hectolitre et celle sur le GNL en megawattheures, une valeur moyenne de pouvoir calorifique de 13 kWh par Kg de gaz a été retenue soit 1,3 mWh par hectolitre.