

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° I-CF866

présenté par

Mme Rossi, Mme De Temmerman, M. Fugit, Mme O'Petit, Mme Park et Mme Sarles
-----**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**I. – À compter du 1^{er} janvier 2020 :1° Le c du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « de transport de personnes, » sont supprimés ;

b) La seconde phrase est complétée par les mots : «, quel qu'en soit l'usage » ;

2° Au tableau du second alinéa du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, après la vingt-huitième ligne, il est inséré une ligne ainsi rédigée :

«

Carburant des navires utilisés pour les besoins d'opérations de transport de personnes	17 quater	Hectolitre	18,82
--	-----------	------------	-------

»

II. – À compter du 1^{er} janvier 2021, à la quatrième colonne de la vingt-neuvième ligne du tableau du second alinéa du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, le nombre : « 18,82 » est remplacé par le nombre : « 39,79 ».III – À compter du 1^{er} janvier 2022, la vingt-neuvième ligne du tableau du second alinéa du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est supprimée.**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement, prévoit la fin de l'exonération de TICPE pour le transport maritime de passagers par des compagnies privées et notamment par les paquebots de croisière, et la mise en place d'un

tarif de TICPE réduit à partir de janvier 2020 et croissant en janvier 2021 avant son extinction en 2020 pour relever du régime de droit commun.

Cette disposition ne concerne pas le transport maritime public de passagers et il est précisé que de l'exonération de TICPE est maintenue pour les navires utilisés pour les besoins des autorités publiques quel qu'en soit l'usage.

Pour rappel, les paquebots de croisière émettent autant de particules fines qu'un million de voitures. Une enquête britannique a par ailleurs démontré que le volume de particules fines sur le pont de ce type bateau pouvait s'élever à 84 000 par cm³.

À titre illustratif, la commune de Marseille a accueilli l'an passé 3.600 escales qui ont contribué à 40 % des émissions de dioxyde d'azote, 32 % de celles de soufre et 15 % des émissions de particules fines. L'observatoire Atmosud, dans son bilan de la qualité de l'air sur le littoral marseillais réalisé cette année, avait noté que les émissions de polluants d'origine maritime étaient désormais plus importantes que les rejets routiers au sein de la métropole.

Ainsi, cette initiative vise à instituer le principe de pollueur-payeur pour le transport maritime de passagers et ainsi rendre notre fiscalité énergétique et écologique plus juste sur le plan environnemental.

Enfin, cet amendement s'inscrit dans la volonté du Gouvernement et des collectivités territoriales de décarboner le transport maritime, à travers notamment le déploiement d'infrastructures de recharge et d'avitaillement en énergie moins polluantes.