

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1007

présenté par

Mme De Temmerman, M. Charles de Courson, M. Castellani, M. Pancher, M. Acquaviva,
M. Colombani, Mme Dubié, M. Clément, Mme Frédérique Dumas, M. François-Michel Lambert,
M. Lassalle, M. Molac, M. Nadot, Mme Pinel et M. Simian

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

I. – Le 5 de l'article 266 *quinquies* du code des douanes est complété par un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Pour l'usage de carburant dans le cadre du transport fluvial ou du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises sur réseau ferré national et hors réseau ferré national. »

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

Aujourd'hui, la décarbonation du transport ferroviaire et fluvial nécessite un plus grand soutien. En effet, le soutien aux carburants alternatifs est très faible alors que tous les usages ne sauront être remplacés par des motorisations électriques ou hydrogène. Concernant le transport ferroviaire par exemple, seul 58 % du réseau ferré français est électrifié. Ce sont donc près de 5 000 trains de passagers ou de marchandises qui roulent quotidiennement au diesel.

Le GNV et sa version renouvelable, le BioGNV, est une alternative plus respectueuse de l'environnement pour un coût modéré. Le GNV/BioGNV permet en effet d'améliorer la qualité de l'air avec une réduction de 50 % des émissions de NOx et de 90 % des particules fines (PM) tout en diminuant de 80 % les émissions de CO2.

Or, du fait de l'exonération totale ou partielle du Gazole Non Routier (GNR) de TICPE dans ces secteurs, le GNV est difficilement compétitif puisqu'il est soumis à la TICGN. La situation actuelle va donc à l'encontre de tous les principes de la fiscalité écologique. Cet amendement prévoit donc une exonération de fiscalité sur le gaz consommé pour les usages de mobilité ferroviaire et fluviale. En s'assurant que l'utilisation du GNV et du BioGNV dans le transport fluvial et ferroviaire dispose des mêmes avantages fiscaux (au moins) que le GNR actuellement utilisé, l'ajout du présent amendement permettra d'engager la transition énergétique dans ces secteurs.

Cet amendement a été élaboré avec GRDF.