

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**SOUS-AMENDEMENT**

N° I-827

présenté par

M. Goua, Mme Fabre, M. Duron, M. Bouillon, Mme Battistel et Mme Troallic

à l'amendement n° 651 de M. Alauzet

-----

**APRÈS L'ARTICLE 12**

I. – Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Dans la limite de 50 % de son montant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, de 25 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et sans limite à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, les essences utilisées comme carburants mentionnés au tableau B de l'article 265 du code des douanes utilisées pour des véhicules et engins autres que ceux mentionnés au précédent alinéa, à l'exception de celles utilisés pour les essais effectués pour les besoins de la fabrication de moteurs ou d'engins à moteur. »

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**

L'amendement établit pour les voitures particulières un alignement en 3 ans du régime fiscal de l'essence par rapport au gazole et à l'E85 qui bénéficient de 80% de déductibilité. Il s'agit de permettre un remboursement de la TVA sur l'essence à hauteur de : 40% en 2017 (soit une part non déductible de 60%) puis 60% en 2018 (soit une part non déductible de 40%) et enfin 80% à partir de 2019 (soit une part non déductible de 20%).

Ce sous-amendement propose de faire de même pour les véhicules utilitaires pour lesquels le gazole, l'E85, le GNV, le GPL et l'électricité bénéficient d'une déductibilité à 100%. Il s'agit en 3 ans de permettre l'alignement du traitement de l'essence sur celui des autres énergies à compter de 2017.

Les présents amendement et sous-amendement visent donc à permettre aux entreprises de choisir clairement leur motorisation en fonction de l'usage qu'ils en ont.

Dans un contexte du marché de véhicules diesel en baisse, il convient d'engager ce mouvement de façon progressive pour ne pas précipiter davantage la diminution du marché diesel et affecter la compétitivité des constructeurs automobiles et au-delà celle de la filière automobile.

Dans ce cadre, le bilan coûts/recettes devrait être positif dès la première année pour l'Etat grâce aux recettes supérieures de TICPE de l'essence consommée par les nouveaux véhicules essences achetés ou loués à la place de véhicules diesel.