

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-880

présenté par  
M. Bouillon

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

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

1° Après le mot : « gazole », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. » ;

2° À l'alinéa 2, après le mot : « gazole », sont insérés les mots : « ou le gaz naturel carburant » ;

3° Après l'alinéa 3, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – pour le gazole : » ;

4° Après l'alinéa 5, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – pour le gaz naturel carburant : en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100 Nm<sup>3</sup> et le tarif qui y est applicable en application de l'article 265. » ;

5° À l'alinéa 7, après la première occurrence du mot : « gazole », sont insérés les mots : « ou du gaz naturel » ;

6° Au même alinéa, après la seconde occurrence du mot : « gazole », sont insérés les mots : « ou ce gaz naturel ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de conserver le niveau de compétitivité du GNV relativement au gazole pour les professionnels du transport routier de voyageurs, et ainsi inciter les investissements dans des véhicules GNV et bioGNV, moins émetteur de CO<sub>2</sub> et de polluants, en cohérence avec les objectifs fixés par le volet « Stratégie de développement de la mobilité propre » de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie.

Aujourd'hui, le GNV ne bénéficie pas de remboursement partiel de TICPE. Toutes choses égales par ailleurs, l'écart de TICPE entre le GNV et le diesel à usage du transport routier de voyageurs tel qu'établi par la loi de finances pour l'année 2017 est considéré à un niveau suffisant pour inciter les professionnels à convertir leur flotte.

Néanmoins le remboursement partiel de TICPE diesel a récemment compensé toutes les hausses de TICPE (rééquilibrage des TICPE essence et diesel, trajectoire CCE), réduisant ainsi mécaniquement l'écart avec la TICPE qui s'applique sur le GNV qui continue de croître pour tous les utilisateurs, y compris pour le transport de voyageurs, selon la trajectoire des prix carbone retenue pour le calcul de la CCE. Il n'existe pas aujourd'hui de vision claire sur l'évolution de cet écart. Cette absence de visibilité constitue un frein aux décisions d'investissements, tant sur les véhicules que sur les stations, et pourrait à terme être de nature à enrayer le développement de la filière GNV.

Tout comme le recommande le rapport de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale, dans sa proposition n° 66, il doit être prévu la « règle des 5 ans ». Dans un souci de maintien de compétitivité de la filière GNV et pour garantir l'atteinte des objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, il est indispensable que l'État garantisse pendant a minima 5 ans l'écart net actuel de TICPE entre le GNV et le diesel pour le transport routier de voyageurs, correction faite des remboursements partiels actuellement en vigueur.