

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Adopté

AMENDEMENT

N° I-CD18

présenté par

M. Millienne, M. Duvergé, Mme Lasserre, Mme Luquet, M. Pahun, rapporteur et M. Robert

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

I. - L'article 265 *septies* du code des douanes est ainsi modifié :

1° Après le mot : « gazole », la fin du quatrième 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° Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« a) pour le gazole : » ;

3° Après le huitième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« b) 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 100Nm³ et le tarif qui y est applicable en application des articles 265. »

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

Le présent amendement vise à renforcer la compétitivité du GNV par rapport au gazole en lui attribuant le statut de carburant professionnel. Cette reconnaissance doit, dans la pratique, permettre aux transporteurs de marchandises et de voyageurs, importants consommateurs de carburants, de bénéficier d'une récupération partielle de la TICPE sur le GNV, au même titre que le gazole.

Selon les chiffres du ministère, presque 95% des émissions de gaz à effet de serre dans les transports proviennent du transport routier. L'État s'est engagé en 2015, à travers la loi de transition énergétique pour la croissance verte à développer des véhicules à faible émission de gaz à effet de serre et à soutenir l'essor du marché des carburants alternatifs. L'emploi du GNV comme carburant, technologie mature, présente des avantages nets pour la santé, puisque sa combustion par rapport à l'essence et au gazole n'émet quasiment pas de particules fines sans FAP et émet moins de dioxyde d'azote (NO₂), un gaz particulièrement toxique.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie (3% de poids lourds roulant au gaz naturel d'ici à 2023) et ainsi réduire la pollution atmosphérique, il est impératif que le GNV bénéficie des avantages consécutifs à la reconnaissance de ce carburant comme carburant professionnel.