

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-CF790

présenté par

M. Charles de Courson, M. Philippe Vigier, Mme Magnier et M. Ledoux

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**

I. - Au tableau B du I de l'article 265 du code des douanes, rédiger ainsi la quarante et unième ligne du tableau

30 bis	100 kg nets	15,9	19,01	19,01	19,01	19,01
--------	-------------	------	-------	-------	-------	-------

En conséquence, rédiger ainsi la quarante-sixième ligne du même tableau :

31 bis	100 kg nets	15,9	19,01	19,01	19,01	19,01
--------	-------------	------	-------	-------	-------	-------

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'enjeu du développement des carburants alternatifs est d'inciter les automobilistes à modifier leurs habitudes en les orientant vers des solutions moins émettrices de CO2 et moins polluantes. Bien que performantes, la majorité des solutions disponibles à l'heure actuelle sont coûteuses (véhicules hybrides ou électriques) et donc inaccessibles d'un point de vue financier à la majeure partie de la population.

À l'heure où l'on s'interroge sur le développement et le financement de réseaux de carburants alternatifs, le GPL dispose d'atouts incontestables.

C'est un carburant alternatif reconnu par la directive 2014/94/UE disponible et présent sur l'ensemble du territoire français (1650 stations) et Européen (32 000 stations)

-En conditions réelles de circulation un véhicule GPL n'émet pratiquement pas de particules, ni de NOx et réduit les émissions de CO2 (Jusqu'à – 20% comparé à l'essence et jusqu'à -80% lorsqu'il

est d'origine renouvelable). Il contribue ainsi aux objectifs fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction d'émissions de CO2. Un véhicule GPL est classé Crit'air 1, quelle que soit son année d'immatriculation.

- C'est une solution économique pour les particuliers comme pour les entreprises pour leurs usages routiers ou non routiers (manutention par chariots élévateurs en substitution au diesel). Il est aussi possible de transformer une partie du parc existant fonctionnant à l'essence. Cette opération peut être réalisée localement par des professionnels de l'automobile.

Cet amendement a donc pour objectif de figer le tarif de la TICPE du GPL utilisé comme carburant, comme cela a été fait à pour le Gaz Naturel Véhicule (GNV) en loi de Finances 2018. Cela permettra :

- De renforcer la compétitivité de ce carburant alternatif par rapport aux carburants conventionnels que sont l'essence et le diesel.
- De donner un signal aux ménages les plus modestes désireux de rouler plus propre.
- D'apporter de la cohérence entre la fiscalité des carburants alternatifs GNV et GPL, deux carburants gazeux disposant des caractéristiques équivalentes.

Enfin, la valeur proposée dans cet amendement est située au-dessus de la valeur plancher de 12.5 €/100 kg prévue par la directive 2003/96/CE relative à la fiscalité des énergies.