

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 décembre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2493)

Adopté

AMENDEMENT

N ° CF403

présenté par
M. Giraud, rapporteur général

ARTICLE 19

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, le montant : « 43,19 euros » est remplacé par le montant : « 45,19 euros ».

II. – Le I s'applique aux carburants acquis à compter du 1^{er} janvier 2020.

III. – À compter de 2020, l'affectation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, prévue au III de l'article 36 de la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015, intègre le montant des recettes issues de la baisse du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue au I du présent article.

IV. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre II de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3221-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3221-2-1. – La facture de transport fait apparaître le montant de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques dû au titre de la facture, affecté au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France en application du III de l'article 19 de la loi n° du de finances pour 2020.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports fixe les modalités de cette mention. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement rétablit l'article 19 qui a été supprimé par le Sénat, avec un avis défavorable du Gouvernement.

Cet article modifie l'article 265 *septies* du code des douanes et remplace le tarif de 43,19 euros par hectolitre par celui de 45,19 euros par hectolitre, soit une augmentation de TICPE s'élevant à 2

centimes d'euro par litre de gazole utilisé par les véhicules possédant un PTAC supérieur à 7,5 tonnes dans le secteur du transport routier de marchandises.

L'ampleur de cette niche fiscale, dont le coût a été supérieur à 1 milliard d'euros en 2018, est de plus en plus difficile à justifier à l'aune de la part du transport routier de marchandises dans les émissions polluantes mesurées sur le territoire national.

En outre, la diminution – modeste – proposée de cet avantage fiscal apparaît d'autant plus justifiée que le surcroît de fiscalité qu'elle entraîne doit abonder les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), contribuant en cela à l'entretien des infrastructures de transport françaises, et notamment du réseau routier non concédé qui est emprunté, donc détérioré, par les véhicules lourds. L'AFITF finance également l'usage de modes alternatifs de transport moins polluants.

Le rétablissement de la version adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture est ainsi proposé.

Cette version vise donc également, d'une part, à affecter à l'AFITF le produit de TICPE issu de la diminution de 2 centimes d'euros du remboursement partiel et, d'autre part, à instaurer une mesure de transparence en pied de facture faisant apparaître un montant évaluatif et informatif de la fraction du prix de la prestation affectée au financement des infrastructures de transport.