



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

GPL

Question écrite n° 278

Texte de la question

M. Jean-Luc Prél attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le gaz de pétrole liquéfié. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) a été fortement réduite par la loi de finances 1996 (environ 1,50 par litre). De plus, la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a introduit un certain nombre d'incitations fiscales au développement des véhicules fonctionnant au GPL : remboursement de la TIPP pour les réseaux de transport en commun de voyageurs, exonération de la taxe sur les véhicules de société, amortissement exceptionnel sur douze mois. Il lui demande sa position globale sur l'utilisation de ce carburant et les mesures qu'elle souhaite éventuellement prendre en la matière.

Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant le carburant GPL (gaz de pétrole liquéfié). Cette filière se développe rapidement, comme le confirment les statistiques concernant le nombre de véhicules, le nombre de stations-service équipées, ainsi que le volume de gaz consommé. Près de 900 stations service ont distribué 90 000 tonnes de GPL en 1997, pour 70 000 véhicules équipés. Les constructeurs automobiles proposent aujourd'hui la quasi-totalité de leur gamme en version bicarburant équipée d'origine, ce qui n'entraîne plus les frais supplémentaires de réimmatriculation. Les prévisions pour 1998 portaient sur plus de 300 stations nouvelles, 150 000 tonnes distribuées et 120 000 véhicules en service dont 40 000 équipés d'origine en bicarburant mis en circulation dans l'année. Cette évolution tient pour partie aux différentes mesures incitatives mises en place en vue de favoriser le développement des véhicules moins polluants dont ceux fonctionnant au GPL. La loi de finances pour 1998 a très largement renforcé le dispositif incitatif instauré par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : recherche d'une plus grande neutralité de la fiscalité sur les carburants (suppression de la déductibilité partielle de la TVA sur le gazole pour les véhicules utilitaires) et ciblage des avantages fiscaux sur les véhicules et les carburants les moins polluants (déductibilité totale de la TVA et abaissement du tarif de la TIPP applicable au GPL). Elle a également d'ores et déjà introduit la possibilité d'exonération de la totalité ou de la moitié du prix de la vignette pour les véhicules GPL. Trente-deux départements ont pris une décision en ce sens pour la vignette 1999, dont seize en faveur d'une exonération totale. La loi de finances pour 1999 étend aux véhicules fonctionnant en bicarburant la possibilité d'amortissement exceptionnel sur douze mois qui était jusqu'à présent réservée aux véhicules fonctionnant exclusivement au gaz de pétrole liquéfié. L'avantage fiscal accordé au GPL carburant vient de plus d'être encore accru par rapport au diesel notamment, par un relèvement progressif de la TIPP applicable à ce dernier et un abaissement simultané au niveau du seuil communautaire de la taxe applicable au GPL. Elle donne également la possibilité aux conseils régionaux d'exonérer, totalement ou à 50 %, les véhicules au gaz de la taxe d'immatriculation (carte grise). Par ailleurs, une identification spécifique (pastille verte) a été accordée à compter du 17 août 1998 aux véhicules les moins polluants, notamment ceux fonctionnant au GPL. Cette identification leur permettra de bénéficier, à l'initiative de l'Etat et des collectivités locales, de conditions de circulation ou de stationnement privilégiées. Elle constituera ainsi un nouvel outil de promotion de ce type de véhicules. De plus, la réglementation applicable aux stations de distribution GPL au titre

de la législation pour les installations classées pour la protection de l'environnement a été modernisée et précisée par arrêté ministériel du 24 août 1998. L'implantation de nouvelles stations devrait en être facilitée, tout en respectant des contraintes de sécurité élevées, dès lors qu'il est manifeste que le développement de l'utilisation du GPL n'est possible que si les risques que ce carburant peut entraîner sont correctement maîtrisés. Enfin, le surcoût à l'achat d'un véhicule GPL ne semble pas aujourd'hui constituer un obstacle majeur à son développement. Compte tenu du coût avantageux du carburant, ce surcoût peut en effet être amorti sur 40 000 kilomètres environ. Les frais d'entretien d'un véhicule GPL paraissent par ailleurs être plutôt moins élevés que pour un véhicule essence ou diesel.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Prével](#)

Circonscription : Vendée (1^{re} circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 278

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 23 juin 1997, page 2183

Réponse publiée le : 24 mai 1999, page 3104