



N° 2292

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 octobre 2019.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2020** (n° 2272)

TOME I

PREMIÈRE PARTIE

PAR M. JEAN-MARC ZULESI

Député

Voir le numéro : **2272**.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT PROPOS	7
COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI	11
<i>Article 4</i> (articles 200 <i>quater</i> , 200 <i>quater</i> AA [nouveau] et 1761 <i>bis</i> [nouveau] du code général des impôts) : Mise sous condition de ressources du crédit d'impôt pour la transition énergétique avant sa suppression en 2021 et création de la prime de transition énergétique	11
<i>Article 14</i> (article L. 2111-24 du code des transports) : Régime fiscal des dotations versées indirectement par la société-mère SNCF à SNCF Réseau	16
<i>Article 16</i> (articles 265, 265 B, 265 <i>bis</i> , 265 <i>ter</i> , article 265 <i>octies</i> AA [nouveau], 265 <i>octies</i> A [nouveau], 265 <i>octies</i> B [nouveau], 266 <i>quater</i> , 266 <i>quinquies</i> C et 266 <i>quindecies</i> du code des douanes, articles 39 <i>decies</i> E [nouveau] et 39 <i>decies</i> F [nouveau] du code général des impôts, article L. 4425-22 du code général des collectivités territoriales, articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports et article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014) : Suppression progressive de tarifs réduits de TICPE sur les carburants sous condition d'emploi et mesures d'accompagnement des secteurs concernés	18
<i>Article 18</i> (articles 39, 54 <i>bis</i> , 93, 170 <i>bis</i> , 199 <i>undecies</i> B, 217 <i>undecies</i> , 244 <i>quater</i> W, 1007 [nouveau], 1007 <i>bis</i> [nouveau], 1008 [nouveau], 1010, 1010 <i>bis</i> , 1010 <i>ter</i> , 1011 [nouveau], 1011 <i>bis</i> , 1012 [nouveau], 1012 <i>bis</i> [nouveau], 1012 <i>ter</i> [nouveau], 1012 <i>quater</i> [nouveau], 1599 <i>quindecies</i> , 1599 <i>sexdecies</i> , 1599 <i>novodecies</i> , 1599 <i>novodecies</i> A, 1628-0 <i>bis</i> , 1635 <i>bis</i> M, 1647 et 1723 <i>ter</i> -0 B du code général des impôts, article L. 4331-2 du code général des collectivités territoriales, article 35 de la loi n° 93-859 du 22 juin 1993 de finances rectificative pour 1993 et article 62 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier) : Refonte des taxes sur les véhicules à moteur	24
<i>Article additionnel après l'article 18</i> (article 83 du code général des impôts) : Élargissement des frais professionnels à l'acquisition de dispositifs de conversion des véhicules au superéthanol E85	30
<i>Article 19</i> (article 265 <i>septies</i> du code des douanes) : Diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandises	31
<i>Article additionnel après l'article 19</i> (articles 265 et 265 <i>bis</i> du code des douanes) : Suppression progressive de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport maritime de passagers organisé par des entreprises privées	36

<i>Article additionnel après l'article 19</i> (article 265 <i>ter</i> du code des douanes) : Exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les huiles alimentaires usagées utilisées comme combustible	37
<i>Article additionnel après l'article 19</i> (article 265 <i>bis</i> du code des douanes et article 278-0 <i>bis</i> du code général des impôts) : Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux transports publics collectifs de voyageurs	38
<i>Article additionnel après l'article 19</i> (article 278-0 <i>bis</i> du code général des impôts) : Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable à la réparation de certains produits	38
<i>Article 20</i> (article 302 <i>bis</i> K et 1647 du code général des impôts) : Hausse de la taxe sur les billets d'avion au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).....	39
<i>Article 28</i> (article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013) : Affectation de recettes d'enchères de quotas d'émission au fonds pour l'innovation institué par la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne.....	43
<i>Article additionnel après l'article 28</i> (article 963 <i>bis</i> [nouveau] du code général des impôts et article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012) : Affectation d'une partie de la taxe sur le permis plaisance à la SNSM	45
<i>Article 32</i> (article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 5 de la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015) : Recettes du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionné de voyageurs ».....	46
<i>Article 33</i> (article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012) : Suppression du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres ».....	49
<i>Article additionnel après l'article 33</i> (article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés) : Modulation du montant de la TASCOM	51
<i>Article additionnel après l'article 33</i> (article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés) : Assujettissement à la TASCOM des établissements de stockage et de logistique servant à la vente de biens à distance	52
<i>Article additionnel après l'article 33</i> (article 31 du code général des impôts) : Revenus fonciers pris en compte pour le calcul de l'impôt sur le revenu : déductibilité des travaux de restauration et de gros entretien dans les zones humides et non-déductibilité des travaux entrepris dans le cadre d'une opération de compensation des atteintes à la biodiversité	52
<i>Article additionnel après l'article 33</i> (article 199 <i>novovicis</i> du code général des impôts) : Lutte contre l'artificialisation des sols : réorientation des dispositifs d'aide à l'investissement locatif intermédiaire vers les bâtiments d'habitation collectifs.....	54
<i>Article additionnel après l'article 33</i> (articles 31, 793 et 793 <i>bis</i> du code général des impôts) : Droits de mutation à titre gratuit applicables aux espaces dont la gestion est régie par un contrat instaurant des obligations réelles environnementales (ORE)	55

<i>Article additionnel après l'article 33 (articles 691 ter [nouveau] et 1594-0 G bis [nouveau] du code général des impôts) : Lutte contre l'artificialisation des sols : incitation à la restauration de la qualité des sols pollués en friche par une exonération de taxe de publicité foncière</i>	57
<i>Article additionnel après l'article 33 (article 244 quater L du code général des impôts) : Crédit d'impôt pour les entreprises agricoles certifiées « exploitation de haute valeur environnementale »</i>	58
TRAVAUX DE LA COMMISSION	59
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	59
II. EXAMEN DES ARTICLES	71
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	127

AVANT PROPOS

L'examen du projet de loi de finances (PLF) est toujours une course contre la montre. C'est d'autant plus vrai cette année compte tenu de la publication tardive du texte, le 27 septembre. Malgré les contraintes de temps et l'application rigoureuse et intransigeante des règles de recevabilité financière, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire se fait un point d'honneur à se saisir de la première partie du projet de loi de finances.

Dans le marathon que constitue l'examen du budget, le rôle de notre commission, seule à se saisir pour avis sur la première partie du PLF cette année, est essentiel. À l'heure où l'urgence climatique impose à notre société des transformations majeures, la vocation des commissaires au développement durable et à l'aménagement du territoire est de proposer des idées neuves, d'éclairer la réflexion de l'ensemble de la représentation nationale à la lumière des enjeux de transition écologique et de poser les premiers jalons d'évolutions législatives qui pourraient ne se concrétiser que bien plus tard.

En tant que rapporteur pour avis de la commission, je me réjouis du champ particulièrement large de notre saisine cette année. Je veux y voir la preuve que les enjeux de notre commission et les problématiques que nous y portons s'imposent comme des réalités inscrites noir sur blanc dans le budget de l'État.

Alors que les débats sur le PLF se concentrent traditionnellement sur les impératifs de rationalisation et la recherche de l'équilibre budgétaire pour l'année à venir, les travaux de notre commission s'inscrivent dans le temps long. Ils visent à capturer à travers le prisme de la transition écologique l'ensemble des défis qui s'imposent à notre société et à les transcrire dans le budget de l'État et dans le droit fiscal. En s'appuyant sur les réflexions menées au cours des dernières années, les commissaires au développement durable cherchent à apporter des réponses nouvelles, concrètes, enracinées dans la réalité de leurs territoires. C'est ce qui fait la richesse des travaux de notre commission.

Comme à son habitude, notre commission s'est fortement mobilisée pour venir enrichir le texte avec une volonté, toujours réaffirmée et partagée sur tous ses bancs, de tendre vers un budget plus écologique, plus durable et plus solidaire.

L'étude des amendements qui nous ont été soumis a été guidée par une conviction, celle que la transition écologique ne sera réellement durable que si elle est inclusive, si elle donne à chacun sa chance d'y participer et si elle s'inscrit dans l'optique d'un développement durable de nos territoires.

Je vois dans les propositions que nous avons adoptées un message très clair : le choix d'une écologie qui ne se veut pas punitive, mais utile pour les citoyens et ancrée à la réalité de nos territoires. Pour qu'elles soient durables, il faut concilier transition écologique et transition économique.

Nos travaux ont permis de confirmer un certain nombre d'engagements politiques pris par le Gouvernement ; je pense notamment à la transformation du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) en prime et à la mise en place d'une contribution du secteur du transport aérien au financement des infrastructures de transport.

Dans le prolongement du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), la commission a réaffirmé son ambition d'accélérer la transition écologique du secteur des transports, en confirmant notamment la suppression de la niche fiscale pour le gazole non routier (GNR) pour un certain nombre de secteurs, ainsi que la diminution du remboursement de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable aux transporteurs routiers de marchandises.

Cette transition est indispensable, mais elle doit être accompagnée. Nous pouvons regretter que la représentation nationale n'ait pas été davantage associée à la mise en place de ces mesures et mieux informée quant aux dispositifs d'accompagnement, afin de pouvoir rassurer les secteurs concernés, dont les craintes sont légitimes, et leur apporter des réponses.

De la même manière, nous ne pouvons pas rester insensibles aux difficultés rencontrées par le pavillon aérien français. L'affectation à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion répond à un engagement politique et à un effort de solidarité de ce secteur que je salue. Cependant, il apparaît urgent de repenser une stratégie nationale cohérente pour le secteur, lui permettant de concilier compétitivité et transition écologique. En effet, si le transport aérien cristallise un nombre important de critiques environnementales, il faut garder à l'esprit qu'il reste un mode de transport important pour la connectivité, le désenclavement et l'attractivité de nos territoires.

S'inspirant des orientations qu'elle a forgées dans la LOM, notre commission a tenu à être force de proposition pour accélérer la transition du secteur. Ainsi, elle a adopté un amendement visant à transformer le système du malus automobile afin d'y intégrer le critère de la masse des véhicules. Suivant le même objectif, les commissaires ont affirmé leur volonté de réduire le taux de TVA sur les transports du quotidien à 5,5 %, en compensant la perte de recettes par la suppression d'une niche fiscale existante pour certaines activités de transport maritime de passagers.

C'est cette même volonté d'équité et d'efficacité qui a été portée lors des discussions sur la transformation du CITE en prime. Notre commission a exprimé une position forte en faveur d'une rénovation davantage centrée sur des travaux de rénovation globale et performante, permettant, en combinant plusieurs gestes, de maximiser l'efficacité énergétique des travaux. Alors que la rénovation et l'efficacité énergétique demeurent nos principaux outils de transition écologique, la commission a insisté sur l'importance de pouvoir rendre ces outils accessibles à tous.

L'examen de la première partie du projet de loi de finances a également permis aux commissaires de faire remonter un certain nombre d'enjeux qui leur tiennent à cœur. Je veux notamment souligner ici le travail réalisé sur l'aménagement du territoire, la lutte contre l'artificialisation des sols et la protection des milieux naturels et des zones humides. L'altération sans cesse accélérée de notre biodiversité constitue une menace non seulement pour la faune et la flore, mais également pour l'espèce humaine. Si la France a un rôle majeur à jouer à l'échelle internationale, il est de son devoir d'être exemplaire dans la gestion, la protection et la préservation de ses propres espaces naturels. C'est pourquoi je me réjouis des propositions concrètes adoptées par notre commission pour lutter contre ces fléaux.

La discussion du budget 2019 avait été marquée par la mobilisation populaire à l'encontre d'une accélération de la trajectoire à la hausse de la taxe carbone, qui a été mal comprise et insuffisamment expliquée. C'est un enseignement qui doit être retenu. Nous le savons, la taxation environnementale ne peut être un outil efficace que si elle est acceptable et comprise par l'ensemble des acteurs de notre société et en particulier par les citoyens.

Pour cela, la transparence et la traçabilité des recettes publiques sont essentielles. C'est pourquoi je regrette la suppression du compte d'affectation spéciale « Aide à l'acquisition de véhicules propres », de même que la budgétisation de la prime à la conversion opérée en 2019. Si j'en comprends la logique technique, j'ai la conviction que la lisibilité budgétaire ne doit pas se faire au détriment de l'intelligibilité politique. En ce sens, j'ai proposé la suppression de l'article 33 du PLF et je remercie mes collègues d'avoir bien voulu soutenir ma proposition.

Il ne faut pas y voir un débat sur le bien-fondé des ressources affectées ou une remise en cause de l'universalité budgétaire. C'est une mise en garde contre la tentation de l'opacité budgétaire qui, certes, facilite la gestion opérationnelle des dépenses publiques, mais entrave nécessairement l'acceptation, par les citoyens, de la contribution par l'impôt à l'intérêt général.

En conclusion, je veux ici me féliciter de l'engagement du Gouvernement de présenter dès l'année prochaine un « budget vert » qui comportera une évaluation de l'ensemble des recettes et des dépenses budgétaires et fiscales en fonction de leur impact sur l'environnement. C'est une avancée importante, la France est pionnière. Ce budget vert sera en effet un outil supplémentaire permettant de renforcer le contrôle du Parlement sur l'élaboration et la mise en œuvre du budget de l'État.

Enfin, je souhaite remercier mes collègues pour nos débats, riches, et pour l'ambition du rapport que nous avons adopté ensemble.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article 4

(articles 200 *quater*, 200 *quater* AA [nouveau] et 1761 *bis* [nouveau] du code général des impôts)

Mise sous condition de ressources du crédit d'impôt pour la transition énergétique avant sa suppression en 2021 et création de la prime de transition énergétique

Avis favorable de la commission à une adoption avec modifications

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le crédit d'impôt sur le revenu pour la transition énergétique (CITE) est défini par l'article 200 *quater* du code général des impôts.

Il bénéficie aux **contribuables propriétaires, locataires ou occupants à titre gratuit** qui réalisent des dépenses contribuant à la transition énergétique dans leur résidence principale. **Les dépenses** ouvrant droit au crédit d'impôt concernent l'acquisition de certains équipements tels que les chaudières à très haute performance énergétique (à l'exception de celles utilisant le fioul comme source d'énergie), les matériaux d'isolation thermique des parois vitrées, les matériaux de calorifugeage des installations de production ou de distribution de chaleur ou d'eau chaude sanitaire, ou encore les systèmes de charge pour véhicules électriques.

Pour certains équipements, c'est non seulement l'acquisition qui donne droit au crédit d'impôt, mais aussi la pose. C'est par exemple le cas pour les matériaux d'isolation thermique des parois opaques ou encore les pompes à chaleur (autres que des pompes à chaleur air/air).

La réalisation d'un diagnostic de performance énergétique (en dehors des cas où la réglementation le rend obligatoire) est également éligible au CITE, de même que les dépenses payées pour la réalisation, en dehors des cas où la réglementation le rend obligatoire, d'un audit énergétique qui comprend des propositions de travaux dont au moins une permet d'atteindre un très haut niveau de performance énergétique. Enfin, les dépenses réalisées au titre de la dépose d'une cuve à fioul ouvrent également droit au CITE.

La liste précise des équipements éligibles au CITE est fixée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'énergie, du logement et du budget.

Le crédit d'impôt s'applique pour le calcul de l'impôt dû au titre de l'année du paiement de la dépense par le contribuable et **le montant de dépenses éligibles au CITE est plafonné**. Ce montant ne peut excéder, au titre d'une

période de cinq années consécutives comprises entre le 1^{er} janvier 2005 et le 31 décembre 2019 :

- 8 000 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée ;
- 16 000 euros pour un couple soumis à imposition commune.

Le montant du CITE est égal à **30 % du montant** des matériaux, équipements, appareils, coûts de main-d’œuvre et dépenses de diagnostic de performance énergétique et d’audit énergétique, sauf dans deux cas :

- pour l’acquisition de matériaux d’isolation thermique des parois vitrées, il est égal à 15 % ;
- pour la dépose d’une cuve à fioul, il est égal à 50 %.

Le CITE a été prorogé par les lois n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018 et n° 2018-1317 du 30 décembre 2018 de finances pour 2019. En l’état actuel du droit, il arrive à échéance au 31 décembre 2019.

Le CITE bénéficie aujourd’hui à 900 000 ménages, pour un montant moyen de crédit d’impôt d’environ 1 000 euros par ménage. En 2019, il a permis de soutenir environ 3,6 milliards d’euros de dépenses de travaux. Toutefois, jusqu’ici, le CITE a essentiellement bénéficié aux ménages les plus aisés. Ainsi, on a constaté que pour les travaux réalisés en 2017, près de 50 % de la dépense fiscale a bénéficié aux ménages des déciles de revenus 9 et 10 contre moins de 10 % pour les ménages des déciles 1 à 4 ⁽¹⁾.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

Pour améliorer le fonctionnement du dispositif en le recentrant sur les plus modestes, l’article 4 prévoit le remplacement du CITE par une aide attribuée sous condition de ressources. Cette aide devra être versée par l’Agence nationale de l’habitat (ANAH). Eu égard aux contraintes techniques et organisationnelles que la mise en œuvre de ce nouveau dispositif va générer pour l’ANAH, l’article 4 prévoit une mise en œuvre progressive du dispositif. En 2020, l’ANAH versera une prime aux ménages les plus modestes tandis que les ménages à revenu intermédiaire continueront à bénéficier pendant un an d’un CITE dont les contours sont redessinés. À partir de 2021, ils pourront eux aussi bénéficier de la prime. Les ménages les plus aisés ne bénéficieront ni de la prime, ni du CITE.

(1) *Étude d’impact du projet de loi, p. 37 et p. 40.*

A. LA PROROGATION POUR UN AN D'UN CITE DONT LES CONTOURS SONT REDÉFINIS

Le I de l'article 4 modifie l'article 200 *quater* du code général des impôts pour redéfinir le CITE.

Le crédit d'impôt est **prorogé d'un an** et ses contours évoluent du fait des modifications apportées par les alinéas 1 à 30 au 1 de l'article 200 *quater*. Le CITE bénéficiera aux ménages qui ne sont pas encore éligibles à la prime de transition énergétique. Toutefois, les ménages les plus aisés sont exclus du dispositif. Cependant, l'alinéa 44 prévoit qu'ils peuvent encore en bénéficier pendant un an pour l'acquisition et la pose d'un système de charge pour véhicule électrique.

Les alinéas 45 à 48 modifient le 5 de l'article 200 *quater* du code général des impôts pour **dimensionner le soutien en fonction des performances énergétiques et environnementales** des gestes de rénovation en instaurant un montant forfaitaire de crédit d'impôt spécifique à chaque équipement éligible. Ce forfait va de 40 euros par équipement pour les matériaux d'isolation thermique des parois vitrées à 4 000 euros pour une pompe à chaleur géothermique. Les alinéas 49 à 52 rétablissent un 5 *bis* dans le même article 200 *quater* pour adapter ces montants au cas des travaux qui ont lieu dans les parties communes d'un immeuble collectif. Cet encadrement est renforcé par l'instauration d'un **plafonnement** : les alinéas 53 et 54 rétablissent le 5 *ter* dudit article 200 *quater* pour prévoir que, pour chaque dépense, le montant du crédit d'impôt ne peut dépasser 75 % de la dépense éligible effectivement supportée par le contribuable.

Le 6 *ter* du même article 200 *quater* est modifié par les alinéas 68 à 72 pour préciser **qu'un contribuable ne peut pas bénéficier à la fois du CITE et de la prime de transition énergétique**.

Enfin, pour **lutter contre la fraude**, les alinéas 76 et 77 insèrent un article 1761 *bis* dans le code des impôts qui prévoit que les personnes ayant contrevenu à l'interdiction de cumuler le CITE et la prime de transition énergétique devront payer une amende égale à 50 % de l'avantage fiscal indûment obtenu, et ne pouvant être inférieure à 1 500 euros.

Le III de l'article 4 prévoit que les nouvelles règles applicables au CITE entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020, ainsi qu'un dispositif transitoire. Ainsi, si un contribuable qui justifie de l'acceptation d'un devis et du versement d'un acompte entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2019 le demande, il pourra bénéficier des règles antérieurement applicables. En revanche, il ne pourra pas bénéficier de la prime.

B. LA CRÉATION DE LA PRIME DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le II de l'article 4 instaure une prime de transition énergétique. S'il renvoie à un décret le soin d'en définir les caractéristiques et conditions d'octroi, il pose toutefois certains principes.

L'alinéa 78 précise que la prime est destinée à financer des travaux et dépenses en faveur de la rénovation énergétique des logements, qu'elle est accordée **sous conditions de ressources** et que ses caractéristiques et conditions d'octroi ne peuvent être moins favorables que celles régissant le CITE prévu par l'article 200 *quater* du code général des impôts (dans sa rédaction applicable jusqu'au 31 décembre 2020).

Les alinéas 79 et 80 prévoient que la prime est **attribuée** pour le compte de l'État **par l'ANAH** qui peut habiliter des mandataires à mettre en œuvre le dispositif, ce qui permettra de réduire les coûts de gestion. Enfin, pour éviter les comportements frauduleux, ils prévoient que l'ANAH peut prononcer des sanctions pécuniaires à l'encontre des bénéficiaires de la prime ou des mandataires qui ont contrevenu aux règles applicables. L'alinéa 81 encadre le montant de ces sanctions en prévoyant que celui-ci ne peut excéder dix fois le montant de la prime accordée par dossier pour des personnes morales et 50 % du montant de la prime pour des personnes physiques.

Le III de l'article 4 prévoit que le dispositif relatif à la prime entre en vigueur à compter du **1^{er} janvier 2020**.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté une série d'amendements qui modifient le **périmètre du CITE**.

Elle a adopté les amendements CD152 rectifié et CD154 de M. Jean-Charles Colas-Roy qui visent à réintégrer dans le champ des dépenses éligibles au CITE les **chaudières à très haute performance énergétique**, qui en avaient été exclues par le projet de loi. L'amendement CD152 rectifié a fait l'objet du sous-amendement CD282 du rapporteur pour avis qui conditionne la possibilité de bénéficier du CITE pour l'achat de ces chaudières à la réalisation de travaux de rénovation globale permettant d'améliorer la performance énergétique du logement.

Elle a également adopté l'amendement CD287 du rapporteur pour avis visant à rendre éligibles au CITE les primo-acquisitions de **foyers fermés et d'inserts de cheminées intérieures** fonctionnant au bois ou avec d'autres biomasses et non pas les seuls renouvellements.

Par ailleurs, la commission a adopté les amendements CD289 et CD290 du rapporteur pour avis afin de modifier le plafond du crédit d'impôt pour les **pompes à chaleur** et préciser que sont concernées l'ensemble des pompes à chaleur autres que les pompes à chaleur air / air, et pas seulement celles dont la finalité essentielle est la production d'eau chaude sanitaire.

La commission a également adopté des amendements qui modifient le dispositif applicable à la **prime de transition énergétique**. Elle a adopté une série d'amendements identiques CD54, CD79, CD90 et CD254 de MM. Bertrand Pancher, Jean-Yves Bony et Vincent Descoeur ainsi que de Mme Laurianne Rossi visant à garantir que les ménages modestes, qui peuvent aujourd'hui **cumuler le CITE et les aides du programme « Habiter Mieux »** de l'ANAH, ne verront pas leur niveau de soutien diminuer avec la réforme du CITE et la création de la prime de transition énergétique. Dans le but d'assurer une mise en œuvre rapide du dispositif, la commission a également adopté un amendement CD278 du rapporteur pour avis relatif à la publication des **décrets régissant la prime de transition énergétique**.

Les ménages appartenant aux neuvième et dixième déciles ne pouvant bénéficier ni de la prime de transition énergétique ni du CITE alors qu'ils réalisent une part importante des travaux de rénovation globale, la commission a adopté un amendement CD276 du rapporteur pour avis qui **instiue un crédit d'impôt de performance énergétique pour les années 2020 à 2025**. Pourront en bénéficier les ménages qui ne sont éligibles ni à la prime de transition énergétique ni au CITE, pour les mêmes dépenses que celles qui sont éligibles au CITE. Toutefois, ces dépenses ne pourront ouvrir droit au crédit d'impôt que si elles sont engagées dans le cadre de travaux de rénovation globale. Le montant des dépenses ouvrant droit au crédit d'impôt ne pourra excéder, sur cinq ans, 8 000 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée et 16 000 euros pour un couple soumis à imposition commune.

Enfin, la commission a adopté une série d'amendements demandant la remise de **rapports** au Parlement. Elle a adopté les amendements identiques CD52, CD78 et CD87 de MM. Bertrand Pancher, Jean-Yves Bony et Vincent Descoeur qui prévoient qu'avant le dépôt à l'Assemblée nationale du projet de loi de finances pour 2021, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'efficacité du CITE et de la prime de transition énergétique en indiquant notamment, pour chaque type de travaux bénéficiant de ces dispositifs, le nombre d'opérations concernées, le coût et l'effet sur la réduction de la consommation d'énergie primaire. La commission a également adopté un amendement CD94 de M. Matthieu Orphelin qui prévoit la remise d'un rapport au Parlement sur l'opportunité **d'élargir la prime de transition énergétique aux propriétaires-bailleurs**, dans le but de lutter contre la location de « passoires énergétiques ».

Article 14

(article L. 2111-24 du code des transports)

Régime fiscal des dotations versées indirectement par la société-mère SNCF à SNCF Réseau

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L'ÉTAT DU DROIT

A. LA FISCALITÉ DES AIDES INTERENTREPRISES

Les aides interentreprises sont des aides qu'une entreprise consent à une autre entreprise. Elles sont d'une grande variété et peuvent être motivées par des intérêts commerciaux ou des raisons exclusivement financières ; il peut s'agir par exemple d'abandon de créances, de la renonciation à une recette, de subventions... Le plus souvent, il s'agit d'aides entre sociétés faisant partie d'un même groupe. Ces aides constituent des charges pour l'entreprise qui les octroie : **l'enjeu fiscal est de savoir si elles sont déductibles ou non du résultat imposable de cette entreprise.**

Les articles 39 et 209 du code général des impôts excluent des charges déductibles pour l'établissement de l'impôt sur les sociétés « *les aides de toute nature consenties à une autre entreprise, à l'exception des aides à caractère commercial* », celles-ci étant donc **déductibles**. Le principe de non-déductibilité des autres aides a été posé par la loi de finances rectificative pour 2012 ⁽¹⁾.

B. LES ENTITÉS COMPOSANT LE GROUPE SNCF ET LES RESSOURCES FINANCIÈRES DE SNCF RÉSEAU

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la transformation du groupe SNCF, actuellement composé de trois établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) et de leurs filiales, en un **groupe de sociétés à capitaux publics**. Le groupe SNCF sera désormais composé d'une société « mère », la société nationale SNCF, de ses filiales et des filiales de celles-ci.

La société nationale SNCF est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes (article L. 2101-1 du code des transports, dans sa version en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2020), **y compris les dispositions fiscales applicables à ces sociétés**. La société SNCF Voyageurs (qui succède à l'EPIC SNCF Mobilités) et la société SNCF Réseau sont également soumises à la législation applicable aux sociétés anonymes (articles L. 2111-9 et L. 2141-1 du même code, dans leur version applicable au 1^{er} janvier 2020).

(1) Loi n° 2012-958 du 16 août 2012 de finances rectificative pour 2012.

Les ressources qui alimentent le budget de SNCF Réseau sont essentiellement constituées par les recettes de péage (redevances versées par les entreprises ferroviaires pour l'utilisation des infrastructures du réseau ferré national), les concours financiers de l'État **et les dotations versées à SNCF Réseau par la SNCF** (article L. 2111-24 du code des transports). L'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, prise sur la base d'une habilitation prévue par la loi du 27 juin 2018, a complété l'article L. 2111-24 du code des transports en précisant que ces dotations provenant de la société nationale SNCF sont versées à SNCF Réseau « *directement ou indirectement* ». Les dotations versées indirectement le sont, en pratique, *via* un fonds de concours de l'État.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 14 du projet de loi de finances complète l'article L. 2111-24 du code des transports pour préciser que, parmi les dotations versées par la société-mère SNCF à la société SNCF Réseau, les dotations qui sont versées indirectement ont la nature d'aide à caractère commercial déductibles pour le calcul de l'impôt dû par la société-mère, et qu'elles doivent être engagées dans l'intérêt de celle-ci.

Cette disposition a pour but de clarifier le régime fiscal de ces dotations, et donc de les sécuriser juridiquement, à l'occasion de l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire de 2018 et de la transformation des EPIC en sociétés publiques.

Il convient de noter que l'existence de flux financiers entre la SNCF et SNCF Réseau est antérieure à la réforme de 2018 : dans le groupe ferroviaire résultant de la précédente réforme ⁽¹⁾, constitué de trois EPIC, **des flux financiers étaient déjà organisés entre l'EPIC de tête et SNCF Réseau**, notamment sous deux formes :

– une partie du chiffre d'affaires de l'EPIC de tête résulte du paiement, par SNCF Réseau et par SNCF Mobilités, de prestations que l'EPIC de tête fournit à l'ensemble du groupe ;

– en sens inverse, une dotation est versée à SNCF Réseau par la SNCF *via* l'État, comme contribution au renouvellement du réseau ferré ; cette dotation a représenté 274 millions d'euros en 2018 et devrait s'élever à 537 millions d'euros en 2019.

Selon l'évaluation préalable des articles du projet de loi de finances annexée à celui-ci, l'article 14 crée « *une base légale permettant de considérer les dotations versées par SNCF comme des ressources de SNCF Réseau ayant un impact neutre pour le groupe au plan fiscal. Elle permet ainsi d'assurer le*

(1) La réforme opérée par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

meilleur redressement possible de la situation financière de l'entreprise SNCF Réseau.» Le Gouvernement n'est pas en mesure de fournir une estimation chiffrée de l'impact de cette mesure sur l'impôt sur les sociétés dû en 2020 par la société mère SNCF ; il a toutefois été indiqué au rapporteur pour avis, d'une part, que cette mesure est sans impact sur les autres impôts dus par cette société, et, d'autre part, que la dotation qui sera versée indirectement par la société mère à SNCF Réseau en 2020 devrait s'élever à 662 millions d'euros.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a émis un avis favorable à l'adoption de l'article 14 sans modification.

Article 16

(articles 265, 265 B, 265 bis, 265 ter, article 265 octies AA [nouveau], 265 octies A [nouveau], 265 octies B [nouveau], 266 quater, 266 quinquies C et 266 quindecies du code des douanes, articles 39 decies E [nouveau] et 39 decies F [nouveau] du code général des impôts, article L. 4425-22 du code général des collectivités territoriales, articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports et article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014)

Suppression progressive de tarifs réduits de TICPE sur les carburants sous condition d'emploi et mesures d'accompagnement des secteurs concernés

Avis favorable de la commission à une adoption avec modifications

I. L'ÉTAT DU DROIT

A. LA TAXE INTÉRIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES (TICPE)

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est un impôt auquel sont soumis, lors de leur mise en consommation, les produits énergétiques, notamment d'origine pétrolière, utilisés comme carburants ou comme combustibles de chauffage. Le régime général de cette taxe est fixé, d'une part, par la réglementation européenne ⁽¹⁾, et d'autre part, en droit français, par les articles 265 et suivants du code des douanes. La majeure partie de son produit est affectée à l'État, mais :

– une part de cette recette est affectée aux collectivités locales en compensation de transferts de compétences ;

(1) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité et directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE.

– une autre part est affectée à l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), cette part étant plafonnée et le plafond étant révisé chaque année en loi de finances.

En 2018, le produit total de la TICPE s’est établi à environ 33 milliards d’euros. La prévision pour l’année 2019 s’établit autour de 35 milliards.

Le tarif de la TICPE est différent selon la nature du produit énergétique concerné (essences, gaz, gazole...), selon les territoires (des tarifs particuliers sont applicables en Corse et dans les territoires ultramarins) et selon l’usage qui est fait du produit taxé.

La nomenclature des produits pétroliers soumis à la TICPE est définie par les tableaux figurant à l’article 265 du code des douanes (tableaux du B et du C). L’unité de perception (en quintaux ou en hectolitres) est fixée dans le tableau du B. À chaque unité de perception correspond un montant de TICPE : la quotité. Cette quotité étant régulièrement modifiée, les articles 266, 266 *bis* et 266 *quater* du code des douanes précisent les modalités d’entrée en vigueur des nouveaux tarifs.

L’article 8 de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l’électricité autorise les États membres de l’Union européenne à prévoir **des niveaux de taxation réduits** pour les carburants qualifiés de « *carburants sous conditions d’emploi* » ou « *carburants non routiers* », c’est-à-dire pour les carburants utilisés pour **le fonctionnement des moteurs qui ne sont pas destinés à la propulsion des véhicules sur route**.

Ces carburants non routiers sont utilisés par le secteur agricole, par le secteur du bâtiment et des travaux publics (pour les moteurs des grues, des pompes, des appareils de forage...), pour le transport ferroviaire non électrifié, dans l’industrie (notamment l’industrie extractive)... Dans le tableau du B de l’article 265 précité, des indices différents permettent de distinguer, par exemple, le gazole routier (indice 22) du gazole non routier (indice 20), et le GPL routier (indices 30 *ter*, 31 *ter* et 34) du GPL non routier (indices 30 *bis*, 31 *bis* et 33 *bis*). L’article 265 B du code des douanes confie au pouvoir réglementaire la compétence pour établir la liste des usages éligibles aux tarifs réduits.

Les secteurs éligibles à la consommation de gazole non routier (GNR) paient directement lors de l’achat de ce carburant un tarif de TICPE inférieur à celui appliqué au gazole routier. Le projet de loi de finances pour 2019 comportait initialement un article visant à mettre fin, sauf exceptions, aux tarifs réduits pour le GNR, mais cet article a été supprimé au cours des débats parlementaires.

B. LES EXONÉRATIONS OU REMBOURSEMENTS DE TICPE

Les produits visés aux tableaux B et C de l'article 265 du code des douanes sont exonérés de TICPE lorsqu'ils sont utilisés autrement que comme carburant ou combustible de chauffage, par exemple lorsqu'un produit pétrolier entre dans la fabrication de cosmétiques (article 265 *bis* du même code). La consommation de produits énergétiques réalisée dans l'enceinte des établissements de production de produits énergétiques est également exonérée de TICPE, lorsque cette consommation est effectuée pour la production des produits énergétiques eux-mêmes ou pour la production de l'énergie nécessaire à leur fabrication (article 265 C du même code).

D'autre part, **certains usages** des produits pétroliers visés au tableau B **comme carburant** sont totalement exonérés de TICPE (article 265 B du code des douanes). Les modalités de cette exonération sont fixées par arrêtés ministériels, ces arrêtés pouvant prescrire **l'adjonction à ces produits de colorants et d'agents traceurs** pour en permettre l'identification et vérifier ainsi que ces produits ont bien été utilisés conformément au régime fiscal privilégié dont ils ont bénéficié ⁽¹⁾. Les usages exonérés comprennent notamment l'emploi des produits comme carburant ou combustible à bord des navires de pêche, ou pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures. Est également exonérée l'utilisation comme carburant pour la construction et l'entretien des aéronefs et des navires et de leurs moteurs.

Par ailleurs, le régime de la TICPE comporte plusieurs **remboursements partiels**. Par exemple, les exploitants de transports en commun peuvent également obtenir le remboursement d'une fraction de la taxe applicable au gazole identifié à l'indice 22 du tableau B de l'article 265 du code des douanes (article 265 *octies*). **Des remboursements sont également prévus pour le gazole non routier, ou « gazole sous condition d'emploi », ainsi que pour le fioul domestique et le fioul lourd**, figurant respectivement aux indices d'identification 20, 21 et 24 du tableau B précité. Dans le secteur agricole a été institué en 2004 un remboursement partiel de la TICPE sur le gazole, le fioul lourd et le fioul domestique ⁽²⁾ et sur la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel. La loi de finances pour 2018 a étendu ce remboursement partiel au butane et au propane liquéfiés, qui sont des gaz de pétrole liquéfié (GPL) identifiés par les indices 31 et 32 du tableau B. Pour les quantités de produits pétroliers acquises par les entreprises agricoles, le remboursement est calculé en appliquant aux volumes de gazole, de fioul lourd et de gaz naturel le résultat de la différence entre le tarif applicable à ces produits (défini par le tableau B de l'article 265 ou par l'article 266 *quinquies* du code des douanes) et les montants suivants : 3,86 euros

(1) Le gazole non routier est dit « rouge » en raison de l'agent traceur qui y est obligatoirement incorporé en application de l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du gazole non routier. Le système de traçage des carburants non routiers a requis la mise en place d'un circuit de distribution distinct de celui des carburants routiers.

(2) Depuis 2014, le fioul domestique ne fait plus l'objet de ce remboursement partiel.

par hectolitre de gazole, 0,185 euro par centaine de kilogrammes nets de fioul lourd et 0,119 euro par millier de kilowattheures de gaz naturel.

Le régime fiscal spécifique dont bénéficie le secteur agricole s’agissant du GNR est prévu par l’article 32 de la loi de finances pour 2014 : l’application d’un tarif réduit de TICPE et une procédure de remboursement de la différence entre ce tarif et 3,86 euros par hectolitre. De plus, le tarif applicable aux agriculteurs ne progresse pas d’année en année, contrairement aux tarifs de droit commun.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L’article 16 du projet de loi de finances pour 2020 vise à opérer une suppression progressive des tarifs réduits de TICPE pour les carburants non routiers, dans le cadre de la rationalisation des aides fiscales en faveur des entreprises et pour supprimer une dépense fiscale dont le coût est très important ⁽¹⁾. S’agissant du gazole non routier, son tarif se trouvera ainsi porté progressivement de 18,82 euros par hectolitre, son niveau actuel, au tarif de droit commun (59,40 euros par hectolitre). La progressivité implique une première hausse au 1^{er} juillet 2020 (pour atteindre 37,68 euros par hectolitre), une deuxième hausse au 1^{er} janvier 2021 (50,27 euros par hectolitre) et l’application du taux plein à compter du 1^{er} janvier 2022.

La suppression prévue ne concernera cependant pas les entreprises agricoles, pour lesquelles l’actuel système de remboursement sera remplacé par un dispositif plus avantageux : un tarif réduit d’application immédiate. Le secteur du transport ferroviaire n’est pas concerné non plus par la hausse du tarif de TICPE. Par ailleurs, l’actuelle exonération bénéficiant au transport fluvial de marchandises sera étendue au transport fluvial de personnes dès 2020.

S’agissant des secteurs qui vont subir l’impact de la suppression de la dépense fiscale, ils se répartissent en deux catégories :

– un dispositif particulier est prévu pour certains secteurs, particulièrement exposés à la concurrence internationale et donc au risque de voir leur compétitivité se dégrader du fait d’une hausse de la fiscalité : la manutention portuaire dans les ports maritimes et industriels, et certaines industries extractives (roches ornementales et de construction, minéraux industriels...). Le gazole utilisé dans ces secteurs pour véhiculer les engins supportera la hausse de 18,82 euros par hectolitre à 59,40 euros par hectolitre, mais le gazole utilisé pour les travaux statiques ou les travaux de terrassement bénéficiera d’un tarif réduit (3,86 euros) ;

(1) Selon le tome II du rapport Voies et moyens annexé au projet de loi de finances pour 2019, le taux réduit de TICPE pour le gazole non routier a représenté pour l’État une dépense fiscale de 1 890 millions d’euros en 2017 et de 2 023 millions d’euros en 2018. Le montant total des dépenses fiscales relatives aux carburants sous conditions d’emploi a représenté en 2018 près de 2,4 milliards d’euros de pertes de recettes pour l’État.

– le Gouvernement considérant que les autres secteurs concernés sont en mesure de répercuter la hausse de la fiscalité dans les prix, l'article 16 du projet de loi de finances prévoit simplement que cette répercussion pourra avoir lieu y compris pour les contrats conclus avant l'adoption de la loi, pour tous les secteurs pour lesquels la part du gazole non routier dans les coûts d'exploitation excède 2 % (BTP et industries extractives non incluses dans le dispositif précédent).

Un cas particulier est traité : celui du transport frigorifique. L'article du projet de loi de finances propose d'étendre au GNR utilisé pour faire fonctionner les groupes frigorifiques à bord des véhicules un mécanisme d'indexation des prix en fonction de l'évolution du coût du carburant routier.

Enfin, deux dispositifs de suramortissement sont introduits, l'un pour inciter les entreprises utilisatrices d'engins fonctionnant au GNR à acquérir des engins moins polluants (nouvel article 39 *decies* E du code général des impôts), et l'autre pour aider les entreprises du réseau de distribution du GNR (nouvel article 39 *decies* F du même code). Ces dispositifs seront utilisables jusqu'à la fin de l'année 2022.

Selon les informations communiquées au rapporteur pour avis par les services du ministère de la transition écologique et solidaire, les montants des dépenses fiscales à compter de la fin de la période transitoire (donc à partir de l'année 2022) devraient représenter chaque année :

– 30 millions d'euros pour le taux réduit de TICPE applicable au secteur ferroviaire ;

– moins de 10 millions d'euros pour les industries extractives incluses dans le dispositif particulier ;

– environ 10 millions d'euros pour la manutention portuaire, qui bénéficiera en outre d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation finale d'électricité ;

– moins de 10 millions d'euros pour le secteur fluvial.

Quant à l'impact de la suppression progressive des tarifs réduits, il est estimé à 1,37 % du chiffre d'affaires dans le secteur du BTP, à 0,1 % du chiffre d'affaires pour le secteur de la métallurgie et pour le secteur du traitement des déchets, ou encore à 0,09 % du chiffre d'affaires dans le secteur des activités forestières.

Auditionné par le rapporteur pour avis, le président de la Fédération française du bâtiment (FFB) a très fortement critiqué le dispositif, en faisant notamment valoir le peu d'intérêt que présente le suramortissement proposé lorsqu'il n'existe pas d'engins à motorisation « verte » pour remplacer les engins fonctionnant au GNR. Il a également exprimé son incompréhension envers le maintien d'un dispositif très favorable au secteur agricole alors que les

agriculteurs sont parfois en concurrence directe et déloyale avec les petites entreprises du BTP, notamment dans les territoires ruraux.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté, contre l'avis du rapporteur pour avis, trois amendements identiques CD49, CD64 et CD95, présentés par MM. Vincent Descoeur, Jean-Yves Bony et Vincent Rolland (LR) visant à appliquer le tarif réduit de TICPE de 18,82 euros par hectolitre au gazole utilisé comme carburant **dans les massifs de montagne** pour effectuer les opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales, c'est-à-dire à **la mission de police rurale et de police municipale des maires** (nettoieiment, démolition des édifices menaçant ruine, prévention des inondations et des avalanches, etc.) **et à la mission de police du président du conseil départemental**.

La commission a également adopté l'amendement CD153 de M. Matthieu Orphelin (LT), le rapporteur pour avis s'en étant remis à la sagesse de ses collègues, sur le régime applicable aux **centres de stockage de données numériques** (*data centers*) en matière de tarifs de la **taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité** (TICFE), taxe dite « contribution au service public de l'électricité ».

L'article 226 *quinquies* C du code général des impôts dispose que sont redevables de cette taxe les fournisseurs d'électricité et les personnes qui produisent de l'électricité pour leurs propres besoins. Son tarif est en principe de 22,5 euros par mégawattheure d'électricité, mais des tarifs réduits sont prévus au C du 8 de l'article 266 *quinquies* C ⁽¹⁾. Au sein de cette liste, figure un tarif réduit (12 euros par mégawattheure) applicable, pour l'électricité consommée par les centres de stockage de données numériques exploités par des entreprises, à la fraction des quantités annuelles excédant un gigawattheure et lorsque la consommation totale d'électricité du centre est égale ou supérieure à un kilowattheure par euro de valeur ajoutée. L'amendement adopté par la commission substitue à ce tarif réduit de 12 euros un « *taux réduit progressif* », dont le barème sera fixé par décret, en fonction de la performance énergétique du centre de données. Il est précisé que les critères de performance énergétique devront tenir compte du recyclage de la chaleur émise par le centre et de la source d'énergie lorsque celle-ci est issue d'énergie renouvelable.

(1) L'article 16 du projet de loi de finances ajoute dans la liste des secteurs bénéficiant de tarifs réduits le secteur de la manutention portuaire, à titre de mesures d'accompagnement de la hausse de la fiscalité sur le GNR.

Article 18

(articles 39, 54 *bis*, 93, 170 *bis*, 199 *undecies* B, 217 *undecies*, 244 *quater* W, 1007 [nouveau], 1007 *bis* [nouveau], 1008 [nouveau], 1010, 1010 *bis*, 1010 *ter*, 1011 [nouveau], 1011 *bis*, 1012 [nouveau], 1012 *bis* [nouveau], 1012 *ter* [nouveau], 1012 *quater* [nouveau], 1599 *quindécies*, 1599 *sexdecies*, 1599 *novodécies*, 1599 *novodécies* A, 1628-0 *bis*, 1635 *bis* M, 1647 et 1723 *ter*-0 B du code général des impôts, article L. 4331-2 du code général des collectivités territoriales, article 35 de la loi n° 93-859 du 22 juin 1993 de finances rectificative pour 1993 et article 62 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier)

Refonte des taxes sur les véhicules à moteur

Avis favorable de la commission à une adoption avec modifications

I. L'AUGMENTATION DU MALUS AUTOMOBILE

A. L'ÉTAT DU DROIT

Le « bonus-malus » automobile a été créé en 2008 dans l'objectif de décarboner le parc de voitures particulières. Il s'inscrit dans l'objectif européen de réduction des émissions de CO₂ de 95 grammes de CO₂ par kilomètre en 2020 ⁽¹⁾.

L'article 1011 *bis* du code général des impôts institue une **taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules** prévue à l'article 1599 *quindécies* du même code, plus connue sous le nom de **malus automobile**. Il s'agit d'une taxe affectée au compte d'affectation spéciale (CAS) « Aides à l'acquisition de véhicules propres », qui finance les dépenses liées au soutien à l'acquisition de véhicules émettant moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre et à l'acquisition de vélos à assistance électrique ⁽²⁾.

Cette taxe est due sur le premier certificat d'immatriculation d'un véhicule de tourisme délivré en France. Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception communautaire ⁽³⁾, la taxe est assise sur le nombre de grammes de CO₂ émis par kilomètre. Pour les autres véhicules, elle est assise sur la puissance administrative du véhicule, mesurée en chevaux-vapeur (CV).

Le barème d'émissions de CO₂ du malus évolue régulièrement, du fait d'évolutions technologiques nécessitant son réajustement, mais également de décisions politiques conduisant à durcir les critères du malus.

(1) Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

(2) Jusqu'en 2018, le CAS intégrait également les dépenses correspondant à la prime à la conversion, rattachée à compter de 2019 au programme 174 « Énergie, climat, après-mine ».

(3) La réception communautaire correspond à la certification, par un État membre, qu'un type de véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques communautaires, au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur.

ÉVOLUTION DU BARÈME DU MALUS

Tranche	2008 2009	2010	2011	2012	2013	2014 2016	2017	2018	2019
Première tranche (en grammes par kilomètre)	160	155	150	140	135	130	126	120	117
Dernière tranche (en grammes par kilomètre)	250	250	250	250	200	200	191	185	191
Tarif de la taxe pour la dernière tranche (en euros)	2 600	2 600	2 600	3 600	6 000	8 000	10 000	10 500	10 500

Source : article 1011 bis du code général des impôts.

Il convient de noter que les familles nombreuses bénéficient d'une réduction du malus, le taux d'émission de CO₂ étant diminué de 20 grammes par kilomètre par enfant à compter du troisième enfant, pour un seul véhicule d'au moins cinq places assises par foyer.

Un amendement, initialement adopté en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire puis modifié au cours de l'examen du projet de loi de finances pour 2019, a **soumis les pick-up non utilitaires au malus**, en les soumettant à la taxe sur les véhicules de société. Cette disposition est entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2020.

Malgré le durcissement progressif du malus, il apparaît que **les ventes de véhicules polluants demeurent nombreuses**, s'agissant notamment des modèles « SUV », dont le nombre de ventes a été multiplié par quatre depuis 2010. Ainsi, le rendement du malus était de 558,9 millions d'euros en 2018, alors que la loi de finances initiale pour 2018 estimait le rendement de la mesure à 388 millions d'euros. Pour 2019, la **prévision s'établit à 550 millions d'euros** (610 millions d'euros en loi de finances initiale).

Par ailleurs, depuis septembre 2017, un nouveau cycle international d'homologation des véhicules (dit « protocole WLTP »), plus proche des conditions réelles d'utilisation, est entré en vigueur au sein de l'Union européenne, et s'applique, depuis septembre 2018, à l'ensemble des voitures particulières neuves. Ce protocole conduit à revoir les émissions de CO₂ à la hausse par rapport à l'ancien cycle d'homologation (dit « protocole NEDC »). L'évaluation préalable de l'article 18 du présent projet de loi de finances note ainsi que « *de septembre 2018 à février 2019 inclus, l'écart entre les anciennes et nouvelles émissions serait de + 24,8 %* », ce qui masque une grande diversité selon les véhicules.

B. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

S'agissant du malus automobile, l'article 18 du présent projet de loi de finances prévoit :

– au 1^{er} janvier 2020, un **durcissement du malus automobile**, nécessaire au financement du bonus et de la prime à la conversion ;

– au cours du premier semestre 2020, une **adaptation du malus afin de tenir compte du nouveau protocole WLTP**.

S'agissant du durcissement du malus, le respect de l'objectif européen de réduction des émissions de CO₂ de 95 grammes de CO₂ par kilomètre en 2020, auquel les constructeurs automobiles, auditionnés par le rapporteur pour avis, se sont montrés attachés, entraînerait, à barème constant, une baisse de 300 millions d'euros du malus. Une telle baisse ne serait pas compatible avec le financement du bonus et de la prime à la conversion, dont le montant est estimé pour 2020 à environ 700 millions d'euros. **L'article 18 prévoit ainsi que le barème démarrera à partir de 110 grammes de CO₂ émis par kilomètre** (au lieu de 117 actuellement), pour un malus d'un montant de 50 euros (au lieu de 35 euros). Il serait **plafonné à 12 500 euros** pour des émissions supérieures à 172 grammes de CO₂ émis par kilomètre, contre 10 500 euros pour des émissions supérieures à 190 grammes de CO₂ en 2019.

Pour les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire, le barème du malus sera également renforcé : il pourra atteindre 12 500 euros pour les véhicules de 12 CV ou plus, alors qu'il est aujourd'hui plafonné à 10 500 euros pour les véhicules de 17 CV ou plus.

Le durcissement du malus prévu par l'article 18 du présent projet de loi de finances conduira, selon l'évaluation des voies et moyens, à une **recette pour 2020 de 686 millions d'euros**.

S'agissant de l'adaptation du nouveau barème d'émissions au protocole WLTP, celle-ci se traduit par un décalage des valeurs d'émission de CO₂ sur lesquelles les tarifs de la taxe sont assis : les véhicules seraient désormais taxés à partir de 138 grammes de CO₂ par kilomètre, ce qui assurerait la neutralité budgétaire du passage au protocole WLTP.

Les représentants de France Stratégie, entendus par le rapporteur pour avis, ont présenté leur proposition de **prise en compte de la masse des véhicules dans l'établissement du malus**, tant pour les véhicules thermiques qu'électriques. Les constructeurs automobiles se sont montrés réservés sur cette idée, considérant qu'une telle évolution complexifierait un dispositif déjà extrêmement technique, tandis que l'application d'un malus aux véhicules électriques au-delà d'une certaine masse pourrait envoyer un signal négatif, à l'heure où les constructeurs

français ambitionnent, afin de respecter les objectifs européens, de doubler leurs ventes de véhicules électriques en 2020 ⁽¹⁾.

Parallèlement, **la suppression du CAS** « Aide à l'acquisition de véhicules propres » conduira à la fin de l'affectation du malus au CAS et à son **versement au budget général de l'État** ⁽²⁾.

C. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté deux amendements identiques CD201 et CD218 de M. Matthieu Orphelin et de Mme Barbara Pompili, sous-amendés par le rapporteur pour avis, qui visent à intégrer dans le barème du malus automobile, outre la composante en CO₂ prévue par le présent projet de loi de finances dans un plafond de 12 500 euros, **une composante liée à la masse des véhicules, dans un plafond de 10 000 euros**. Ce malus s'appliquerait progressivement aux véhicules de plus de 1 300 kilogrammes (1 700 kilogrammes pour les véhicules électriques).

Cet amendement soumettant les véhicules électriques, ainsi que les véhicules hybrides rechargeables au-delà de 1 300 kilogrammes, au malus automobile, le rapporteur pour avis a proposé, par voie de sous-amendement, d'exclure les véhicules électriques et hybrides rechargeables du malus. Cela permettra d'éviter l'envoi de signaux contradictoires à la filière automobile, engagée dans l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 95 grammes de CO₂ par kilomètre en 2020, et de taxer des véhicules qui pourront, par ailleurs, bénéficier du bonus lié à l'acquisition de véhicules propres.

II. L'ÉVOLUTION DES AUTRES TAXES SUR LES VÉHICULES À MOTEUR

A. L'ÉTAT DU DROIT

Outre la taxe que constitue le malus automobile, différentes taxes, instituées par le code général des impôts, s'appliquent aux véhicules à moteurs :

– la **taxe régionale** (fixe et proportionnelle) **sur les certificats d'immatriculation**, prévue à l'article 1599 *quindecies*, qui est assise et recouvrée comme un droit de timbre. Sa part variable est proportionnelle à la puissance administrative du véhicule ;

– la **taxe sur les véhicules des sociétés**, instituée par l'article 1010, dont le produit est affecté à la branche famille du régime général de sécurité sociale. Elle est assise sur les émissions de CO₂ (en grammes par kilomètre) ou sur la puissance administrative pour les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire ;

(1) 100 000 ventes de véhicules électriques en 2020, contre 50 000 en 2019.

(2) Voir le commentaire de l'article 33.

– le **malus sur les véhicules d’occasion**, prévu à l’article 1010 *bis*, assis sur la puissance fiscale et pouvant aller jusqu’à 1 000 euros pour les véhicules de 15 CV ou plus ;

– le **malus sur les voitures puissantes**, prévu à l’article 1010 *ter*, dû pour les véhicules dont la puissance est de 36 CV ou plus et pouvant aller de 500 à 8 000 euros ;

– le **malus annuel sur les véhicules très polluants**, prévu à l’article 1011 *ter*, si les émissions de CO₂ dépassent 190 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu à partir de 2012 ⁽¹⁾ ou bien, si le véhicule n’a pas fait l’objet d’une réception communautaire, si sa puissance excède 16 CV ;

– la **taxe pour la gestion des certificats d’immatriculation des véhicules**, affectée à l’Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), prévue à l’article 1628-0 *bis*, d’un montant de 4 euros pour les véhicules neufs ou d’occasion ;

– la **taxe « formation professionnelle »**, affectée à l’Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports, prévue à l’article 1635 *bis* M, qui est perçue en addition de la taxe régionale sur les certificats d’immatriculation, pour les seuls véhicules de transport de marchandises, les tracteurs routiers et les véhicules de transport en commun de personnes.

B. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L’article 18 du projet de loi de finances pour 2020 vise :

– d’une part, à faire **évoluer les taxes assises**, directement ou indirectement, **sur les émissions de CO₂ du fait de l’entrée en vigueur du protocole WLTP** ;

– d’autre part, à **fusionner certaines taxes existantes à compter du 1^{er} janvier 2021** afin d’en renforcer l’efficacité et d’en améliorer la lisibilité.

L’article 18 entend par ailleurs mettre fin, à compter de 2021, à la pratique consistant à acquérir des véhicules utilitaires, non couverts par le malus, pour les convertir ensuite en véhicules de tourisme, qui ne sont alors pas couverts par le malus car il ne s’agit pas de leur première immatriculation.

(1) Ou si :

– les émissions de CO₂ dépassent 245 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2010 ou 2011 ;

– les émissions de CO₂ dépassent 250 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2009.

1. Les évolutions rendues nécessaires par le nouveau protocole WLTP

L'entrée en vigueur de protocole WLTP affecterait, outre le malus automobile, les taxes assises sur les émissions de CO₂ et celles assises sur la puissance administrative, la formule de cette dernière dépendant des émissions de CO₂. L'article 18 du projet de loi fait **donc évoluer cette formule**⁽¹⁾, **afin que celle-ci ne varie qu'en fonction de la puissance maximale du moteur**, exprimée en kilowatts, et non des émissions de CO₂. Cette évolution est justifiée, selon la direction de la législation fiscale, par le fait que la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation n'est pas une taxe environnementale, mais une taxe de rendement affectée aux régions ; l'évolution de la formule sera de nature à sécuriser la recette perçue par ces collectivités.

Parallèlement, il convient de noter que l'article 18 prévoit de **nouveaux barèmes adaptés à la norme WLTP pour** :

– **la taxe sur les véhicules de société**. Le barème prévu par le présent projet de loi de finances prévoit ainsi des tranches de tarifs correspondant à de nouvelles fourchettes de niveaux d'émissions, ce que regrettent les constructeurs automobiles qui, au cours de leur audition par le rapporteur pour avis, ont souhaité une linéarisation du barème afin d'éviter les effets de seuil ;

– **l'amortissement des véhicules de tourisme** pour les besoins de l'impôt sur les sociétés, en application de l'article 39 du code général des impôts.

2. La fusion de plusieurs taxes sur les véhicules à moteur

Enfin, l'article 18 fusionne, au 1^{er} janvier 2021 :

– la taxe fixe régionale sur les certificats d'immatriculation et la taxe de gestion perçue au profit de l'ANTS, dans une démarche de simplification ;

– le malus sur les véhicules d'occasion, celui sur les véhicules puissants et celui, annuel, sur les véhicules très polluants, au sein du malus automobile.

Cette seconde fusion permettra de taxer plus fortement l'achat de véhicules polluants en supprimant trois autres malus dont le rendement cumulé – 67 millions d'euros – est relativement faible, même si l'augmentation du barème devant découler de cette fusion n'est pas prévue par l'article 18 et devra être définie dans le projet de loi de finances pour 2021.

(1) À l'exception des voitures particulières immatriculées pour la première fois en France entre le 1^{er} juillet 1998 et le 1^{er} janvier 2001 et relevant d'un type réceptionné avant le 1^{er} octobre 2019, pour lesquelles la puissance administrative continuera de tenir compte de la puissance du moteur ainsi que des émissions de CO₂.

C. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD269 du rapporteur pour avis, qui **avance l'entrée en vigueur à 2020** – et au plus tard le 1^{er} juillet 2020 – **de la mesure soumettant au malus les véhicules utilitaires convertis en véhicules de tourisme**. Cela permettra de mettre fin plus rapidement à cette pratique de contournement du malus par certains véhicules utilitaires convertis en véhicules de tourisme.

La commission a également adopté deux amendements CD267 et CD268 du rapporteur pour avis, qui visent respectivement à **faire évoluer le barème d'amortissement des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables**, afin de renforcer l'incitation à leur acquisition.

Ainsi, alors qu'est aujourd'hui exclu des charges déductibles pour l'établissement de l'impôt sur le revenu, en application de l'article 39 du code général des impôts, l'amortissement des véhicules électriques, pour la fraction de leur prix d'acquisition qui dépasse 30 000 euros, la commission a augmenté ce montant à 33 000 euros, afin d'augmenter les sommes pouvant être déduites lors de l'achat d'un véhicule électrique. Parallèlement, la commission a augmenté de 20 300 euros à 22 000 euros les sommes pouvant être déduites lors de l'achat de véhicules hybrides rechargeables.

Article additionnel après l'article 18

(article 83 du code général des impôts)

Élargissement des frais professionnels à l'acquisition de dispositifs de conversion des véhicules au superéthanol E85

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 83 du code général des impôts prévoit que les frais professionnels, lorsqu'ils ne sont pas couverts par des allocations spéciales, sont déduits du montant brut des sommes payées, afin de déterminer le montant net du revenu soumis à l'impôt sur le revenu.

Cette déduction forfaitaire correspond à 10 % du revenu brut, après soustraction des cotisations, contributions et intérêts déduits du revenu brut dans le calcul du revenu imposable, dans un plafond de 12 502 euros. Elle ne peut toutefois être inférieure à 437 euros, sous réserve de ne pas excéder le montant brut des traitements et salaires. Les contribuables peuvent également opter pour un régime de frais réels, calculés, pour les frais de déplacements autres que les frais de péage, de garage ou de parking et d'intérêts annuels afférents à l'achat à crédit du véhicule :

– soit sur le fondement d’un barème forfaitaire fixé par arrêté du ministre chargé du budget ;

– soit en fonction des frais réellement acquittés, sans qu’ils ne puissent excéder le montant qui serait admis en application du barème fixé par l’arrêté du ministre chargé du budget.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l’amendement CD230 de Mme Laurianne Rossi permettant de prendre en compte, au titre des frais professionnels réels, l’acquisition et l’installation de boîtiers dits « flexfuel », qui permettent la conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant combinant essence et superéthanol E85. Cet amendement a reçu un avis défavorable du rapporteur pour avis au motif qu’il n’est pas possible de s’assurer de la finalité professionnelle de l’acquisition et l’installation de tels boîtiers ; une fois le dispositif installé, il peut être, partiellement ou exclusivement, utilisé à des fins privées. Par ailleurs, il existe déjà un soutien fiscal important au superéthanol E85, qu’il s’agisse du taux réduit de TICPE, de la taxe incitative relative à l’incorporation de biocarburant, de l’exonération de taxe régionale à l’immatriculation ou de l’abattement de 40 % sur le malus automobile.

Article 19

(article 265 septies du code des douanes)

Diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandises

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L’ÉTAT DU DROIT

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est un droit d’accise portant sur la quantité – et non sur la valeur – de produits énergétiques mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburants ou combustibles. Il peut s’agir de produits pétroliers ou de carburants d’origine non fossile (biocarburants), à l’exception du gaz naturel, des houilles, lignites et cokes ou encore des huiles végétales pures, qui sont soumis à un régime de taxation spécifique. La TICPE constitue l’une des quatre taxes intérieures sur la consommation, avec la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel (TICGN), la taxe intérieure sur la consommation de charbon (TICC) et la taxe intérieure sur la consommation finale d’électricité (TICFE).

Son régime, encadré par le droit européen ⁽¹⁾, est défini aux articles 265 et suivants du code des douanes. **Le rendement de la taxe est estimé, pour 2019, à 33,3 milliards d'euros** ⁽²⁾. Elle devrait bénéficier à hauteur de 13,1 milliards d'euros à l'État, tandis que 11,8 milliards d'euros seraient reversés aux collectivités territoriales, 7,3 milliards d'euros au compte d'affectation spéciale (CAS) « Transition énergétique » et 1,2 milliard d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Le rendement global de la TICPE est estimé pour 2020 à 33,6 milliards d'euros. Cette prévision d'augmentation du rendement résulte notamment :

– de la suppression progressive du tarif réduit de TICPE sur les carburants sous condition d'emploi, prévue à l'article 16 du présent projet de loi de finances, qui rapporterait 200 millions d'euros ;

– de la diminution du remboursement partiel de TICPE sur le gazole acquis en France dont bénéficie le secteur du transport routier de marchandises, prévue par le présent article du projet de loi de finances, qui rapporterait en 2020 70 milliards d'euros.

En 2020, la répartition du produit de la TICPE serait donc la suivante, selon l'évaluation des voies et moyens du présent projet de loi de finances :

- l'État percevrait 14,5 milliards d'euros ;
- les collectivités territoriales percevraient 11,2 milliards d'euros ;
- 6,3 milliards d'euros abonderaient le CAS « Transition énergétique » ;
- 1,6 milliard d'euros seraient affectés à l'AFITF.

Les tarifs de la TICPE sont fixés, pour chaque produit, à l'article 265 du code des douanes. Ces tarifs incluent **une composante fixe et une composante carbone dite « contribution climat-énergie »**, plus connue sous le nom de taxe carbone. Cette dernière vise à favoriser la réduction des émissions de CO₂ par le biais d'une taxe comportementale, dite taxe « pigouvienne ». Cette contribution ne prend toutefois pas la forme d'une taxe séparée et n'apparaît donc pas de façon distincte dans le tarif applicable à chaque produit. Elle est fonction du contenu en carbone émis lors de l'utilisation de chaque produit énergétique et de la valeur de la tonne de carbone.

Alors que la loi de finances pour 2018 prévoyait une hausse progressive de 10,40 euros par an de la composante carbone entre 2018 et 2022, passant ainsi de 44,60 euros en 2018 à 86,20 euros en 2022, la loi de finances pour 2019 a gelé cette trajectoire au niveau de 2018. L'évolution des tarifs de TICPE applicables aux

(1) Directives 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité et 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE.

(2) Évaluation des voies et moyens du présent projet de loi de finances.

principaux produits pétroliers utilisés comme carburants depuis 2014 est retracée dans le tableau ci-après.

TARIF DE TICPE PAR TYPE DE CARBURANT

(en euros par hectolitre)

	2014	2015	2016	2017	À partir de 2018
Gazole	42,84	46,82	49,81	53,07	59,40
SP95-E10	60,69	62,41	62,12	63,07	66,29
SP95-E5	60,69	62,41	64,12	65,07	68,29

Source : article 265 du code des douanes.

Ne sont notamment pas assujettis à la TICPE, en application de l'article 265 *bis* du code des douanes, les produits énergétiques visés à l'article 265 du même code lorsqu'ils sont utilisés :

– dans les avions commerciaux, et plus généralement dans les aéronefs pour le transport de personnes ou de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de services à titre onéreux ;

– dans les navires de pêche et ceux utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de services à titre onéreux ;

– pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures.

Certains secteurs professionnels bénéficient quant à eux, en application de l'article 265 B du code des douanes, de tarifs réduits sous condition d'emploi, notamment pour le fioul domestique et le gazole non routier (GNR), la suppression progressive de ces tarifs réduits étant prévue à l'article 16 du présent projet de loi de finances. Les agriculteurs peuvent bénéficier d'un remboursement partiel sur ces produits, qui les conduit à payer, après remboursement, 3,86 euros par hectolitre de GNR, au lieu du tarif aujourd'hui applicable au GNR de 18,82 euros par hectolitre.

Enfin, certains acteurs du secteur des transports, dont les véhicules sont immatriculés dans un état membre de l'Union européenne, bénéficient, conformément aux possibilités ouvertes par la directive du 27 octobre 2003 ⁽¹⁾ dite « énergie », d'un **remboursement partiel de TICPE sur certains carburants**. Il convient de noter que la Belgique, la Croatie, l'Espagne, la Hongrie, l'Italie, le Portugal, la Roumanie et la Slovénie disposent également de dispositifs de réduction des tarifs applicables au gazole professionnel dans le secteur des transports. Il s'agit en France :

(1) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

– des exploitants de taxis⁽¹⁾, qui bénéficient du remboursement d'une fraction de TICPE correspondant à la différence entre le tarif général de TICPE applicable et un tarif sectoriel de 30,20 euros par hectolitre pour le gazole ou 35,90 euros par hectolitre pour les supercarburants ;

– des exploitants de transport public routier en commun de voyageurs⁽²⁾, qui bénéficient du remboursement d'une fraction de TICPE correspondant :

- soit à la différence entre le tarif général de TICPE applicable et un tarif sectoriel de 39,19 euros par hectolitre de gazole ;

- soit à un taux moyen de remboursement⁽³⁾ calculé par pondération des différents taux votés par les régions ;

– des **transporteurs routiers de marchandises**⁽⁴⁾ ayant un poids total en charge autorisé au moins égal à 7,5 tonnes, qui bénéficient du remboursement d'une fraction de TICPE correspondant :

- soit à la **différence entre le tarif général de TICPE applicable et un tarif sectoriel de 43,19 euros par hectolitre de gazole** ;

- soit à un taux moyen de remboursement calculé, comme pour le transport public routier en commun de voyageurs, par pondération des différents taux votés par les régions.

Jusqu'au 31 décembre 2014, le tarif du gazole professionnel était de 39,19 euros par hectolitre pour le transport de voyageurs et de marchandises ; ce **tarif a augmenté pour le seul transport de marchandises de 4 euros par hectolitre en 2015** – passant à 43,19 euros par hectolitre, tarif actuellement en vigueur – dans l'objectif de compenser l'abandon de l'écotaxe poids lourds⁽⁵⁾. Les demandes de remboursement partiel sont adressées semestriellement à la direction générale des douanes et droits indirects.

Cette **dépense fiscale** en faveur du transport routier de marchandises est **estimée à 1,14 milliard d'euros en 2018** par la direction générale des douanes et droits indirects, dont 92 % bénéficient aux poids lourds français. Comme le souligne le Conseil des prélèvements obligatoires⁽⁶⁾, une telle dépense fiscale interroge au regard de la stagnation – voire de la récente augmentation – des

(1) Article 265 sexies du code des douanes.

(2) Article 265 octies du code des douanes.

(3) Dans une logique de simplification, les transporteurs ayant acquis leur carburant dans au moins trois régions différentes du territoire peuvent opter pour un remboursement simplifié, au taux forfaitaire unique qui correspond à la moyenne pondérée des remboursements régionalisés au titre de l'année de consommation.

(4) Article 265 septies du code des douanes.

(5) Amendement n° I-884 du Gouvernement sur le projet de loi de finances pour 2015, adopté en première lecture en séance publique à l'Assemblée nationale.

(6) La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique, Conseil des prélèvements obligatoires, septembre 2019.

émissions de CO₂ des véhicules lourds depuis 1992, comprises en France entre 28 et 29 millions de tonnes par an ⁽¹⁾.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 19 du projet de loi de finances pour 2020 modifie l'article 265 *septies* du code des douanes, afin de **diminuer de 2 euros par hectolitre le remboursement partiel de TICPE dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises**, conformément aux annonces du Gouvernement suite au deuxième Conseil de défense écologique du 9 juillet dernier. Cette diminution du remboursement de TICPE s'appliquera aux carburants acquis à compter du 1^{er} janvier 2020.

Selon les services de la direction générale de l'énergie et du climat et ceux de la direction de la législation fiscale, le **rendement** de cette mesure, net d'impôt sur les sociétés (IS), serait de **140 millions d'euros** en année pleine. Avant impôt sur les sociétés, ce montant est estimé à 190 millions d'euros par les organisations professionnelles du secteur auditionnées par le rapporteur pour avis. Pour l'année **2020**, le **rendement net d'IS serait de 70 millions d'euros**, du fait du caractère semestriel des demandes de remboursement.

Cette augmentation de recettes de la TICPE, bien qu'elle ne soit pas fléchée vers l'AFITF, permettra de financer l'augmentation, prévue à l'article 27 du présent projet de loi de finances, du plafond de la fraction de TICPE affectée à l'AFITF, qui passera, à titre exceptionnel, de 1,206 milliard d'euros en 2019 à 1,587 milliard d'euros en 2020, avant de revenir à 1,210 milliard d'euros à compter de 2021. Il convient toutefois de noter que **l'affectation de TICPE à hauteur de 1,210 milliard d'euros à l'AFITF à compter de 2021 inclut l'affectation de 70 millions d'euros** correspondant au déremboursement prévu à l'article 19 du présent projet de loi de finances, **alors que le rendement de la mesure sera pourtant, en 2021, de 140 millions d'euros.**

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises se sont fortement opposées à la réduction de l'avantage dont bénéficient les transporteurs et ont évoqué, comme solution alternative, l'opportunité d'une taxation pesant uniquement sur les chargeurs recourant au mode routier plutôt que sur les transporteurs. À cet égard, il convient toutefois de noter qu'en application de l'article L. 3222-1 du code des transports, lors le contrat de transport routier de marchandises mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, **le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût du carburant.** À défaut de stipulations contractuelles, le prix du transport initialement convenu est, en application de l'article L. 3222-2 du même code, révisé

(1) Selon le service de la donnée et des études statistiques rattaché au Commissariat général au développement durable.

de plein droit en s'appuyant sur la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier.

Les associations environnementales auditionnées par le rapporteur pour avis ⁽¹⁾ ont quant à elles salué la réduction de la dépense fiscale pour le gazole utilisé par les transporteurs routiers de marchandises. Elles ont toutefois souligné qu'il serait pertinent, dans une logique d'incitation au report modal, d'établir une trajectoire pluriannuelle de réduction de cette dépense fiscale, ce qui rejoint les recommandations formulées par le Conseil des prélèvements obligatoires en septembre 2019 ⁽²⁾.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a émis un avis favorable à l'adoption de l'article 19 sans modification.

Article additionnel après l'article 19

(articles 265 et 265 bis du code des douanes)

Suppression progressive de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport maritime de passagers organisé par des entreprises privées

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

En application de l'article 265 bis du code des douanes, ne sont pas assujettis à la TICPE les produits énergétiques visés à l'article 265 du même code lorsqu'ils sont utilisés dans les navires de pêche et ceux utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de services à titre onéreux ⁽³⁾. Cette exonération s'applique également aux navires utilisés pour les besoins des autorités publiques.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission a adopté l'amendement CD216 de Mme Laurianne Rossi visant à mettre fin à l'exonération de TICPE applicable au transport maritime de personnes, à l'exclusion du transport de personnes organisé par les autorités publiques. La suppression

(1) France Nature Environnement et la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme.

(2) La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique, Conseil des prélèvements obligatoires, septembre 2019.

(3) Voir commentaire de l'article 19.

complète de cette exonération interviendra au 1^{er} janvier 2022 – le tarif de la taxe sera alors fixé à 51,28 euros par hectolitre. Ce tarif sera toutefois réduit en 2020 à 18,82 euros par hectolitre, puis à 39,79 euros par hectolitre en 2021.

Article additionnel après l'article 19
(article 265 *ter* du code des douanes)

**Exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits
énergétiques (TICPE) pour les huiles alimentaires usagées
utilisées comme combustible**

Introduit par la commission

La commission a adopté, avec l'avis favorable du rapporteur pour avis, deux amendements identiques CD139 et CD244 présentés par MM. Matthieu Orphelin (LT) et Vincent Thiébaud (LaREM) visant à **exonérer de TICPE les huiles alimentaires usagées utilisées comme combustible**. Ces amendements sont identiques à un amendement adopté par la commission dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2019.

Actuellement, seules les huiles végétales pures bénéficient d'une exonération totale de TICPE, sur le fondement de l'article 265 *ter* du code des douanes, quand elles sont utilisées comme carburant agricole par les exploitants qui produisent les plantes nécessaires à la fabrication de ces huiles, pour les transports en commun de personnes ou pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle.

Les amendements adoptés concernent les huiles alimentaires usagées qui ne sont plus considérées comme des déchets. Leur statut est aujourd'hui régi par un arrêté du 24 août 2016 ⁽¹⁾, qui détermine les conditions dans lesquelles ces huiles usagées peuvent être utilisées comme combustible au sein d'une installation idoine. Principalement produites dans le secteur de la restauration, ces huiles doivent faire l'objet d'une collecte spécifique pour ne pas être mélangées aux déchets ménagers ni jetées dans les réseaux d'assainissement.

Ces huiles usagées peuvent notamment être transformées en biodiesels ⁽²⁾, mais également en source de production de chaleur, avec une efficacité énergétique élevée. Les amendements adoptés permettent d'exonérer de TICPE ce dernier usage, ce qui pourrait aider au développement de la filière.

(1) Arrêté du 24 août 2016 fixant les critères de sortie du statut de déchet pour les déchets gras et les huiles alimentaires usagées pour un usage en tant que combustible dans une installation de combustion classée sous la rubrique 2910-B au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et d'une puissance supérieure à 0,1 MW et les esters méthyliques d'acides gras fabriqués à partir de ces déchets destinés à être incorporés dans un produit pétrolier.

(2) Elles bénéficient alors d'un taux réduit de TICPE, une fois transformées en esters méthyliques d'acides gras, ainsi que du système de double comptage au titre de la TGAP, conformément à la directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie à partir de sources renouvelables qui a été transposée à l'article 266 quinquies du code général des impôts.

Article additionnel après l'article 19

(article 265 bis du code des douanes et article 278-0 bis du code général des impôts)

**Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable
aux transports publics collectifs de voyageurs**

Introduit par la commission

La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est actuellement applicable aux transports de voyageurs au taux réduit de 10 %, en vertu de l'article 279 du code général des impôts. L'application d'un taux réduit de TVA aux transports de personnes et des bagages qui les accompagnent est permise par la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, à condition que ce taux réduit ne soit pas inférieur à 5 %.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission a adopté l'amendement CD222 de Mme Laurianne Rossi (LaREM) visant à **appliquer un taux de TVA de 5,5 % au lieu de 10 %** aux « *services de transport publics collectifs de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires, guidés, routiers ou fluviaux, à l'exception des services librement organisés* ». Les services librement organisés sont les services de transport ferroviaire de voyageurs ouverts à la concurrence (article L. 2121-12 du code des transports) et les services routiers réguliers interurbains (articles L. 3111-17 et L. 3111-21 du même code).

Article additionnel après l'article 19

(article 278-0 bis du code général des impôts)

**Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable
à la réparation de certains produits**

Introduit par la commission

La directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée permet aux États membres de l'Union européenne d'appliquer des taux réduits de TVA à des activités et produits dont la liste est définie limitativement par les dispositions de ladite directive. Chaque État a le droit d'appliquer un ou deux taux réduits, mais ceux-ci ne peuvent pas être inférieurs à 5 %. Parmi les prestations de service auxquelles les États ont le droit d'appliquer un taux réduit de TVA, dont la liste figure à l'annexe III de la directive, se trouvent « *les petits services de réparation des bicyclettes, chaussures et articles en cuir, vêtements et du linge de maison (y compris les travaux de réparation et de modification)* ».

L'amendement CD163 présenté par Mme Mathilde Panot (LFI), visant à appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 % aux « *prestations relatives à la réparation et au réemploi des cycles, chaussures et articles en cuir et vêtements et linge de maison visant à rallonger la durée de vie des produits* » a été adopté par

la commission, le sous-amendement CD272 du rapporteur pour avis ayant également été adopté pour supprimer la mention « *et au réemploi* » qui n'est pas conforme aux dispositions de la directive.

Article 20

(article 302 bis K et 1647 du code général des impôts)

Hausse de la taxe sur les billets d'avion au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

Avis favorable de la commission à une adoption avec modifications

Les émissions de CO₂ du transport aérien en France ont été de 22,7 millions de tonnes en 2018, en hausse de 3,8 % par rapport à 2017. Entre 2000 et 2018, ces émissions ont augmenté de 21,5 %, moins rapidement toutefois que le nombre de passagers équivalents-kilomètres-transportés, qui a augmenté de 62,1 %.

La part du transport intérieur dans les émissions de CO₂ du transport aérien s'élève à 20,9 % en 2018, soit à 4,8 millions de tonnes, dont 2,7 millions découlant de la desserte de l'outre-mer. Depuis 2000, les émissions de CO₂ pour le trafic à l'intérieur de la métropole ont diminué de 28 %, tandis que les émissions du transport aérien international ont augmenté de 36 %, représentant 17,9 millions de tonnes de CO₂, soit 79,1 % des émissions du transport aérien français.

I. L'ÉTAT DU DROIT

Il existe aujourd'hui plusieurs taxes spécifiques au secteur du transport aérien.

La **taxe d'aéroport**, prévue à l'article 1609 *quater* du code général des impôts, est perçue au profit des personnes (publiques ou privées) qui exploitent des aérodromes et dont le trafic s'élève, en moyenne, sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5 000 unités de trafic⁽¹⁾ (UDT). Cette taxe, assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués sur chaque aérodrome, est due par toute entreprise de transport aérien public. Elle s'ajoute au prix acquitté par le client. Son tarif, fixé par arrêté, peut varier entre 2,6 et 14 euros par passager s'agissant du transport de voyageurs, auquel s'ajoute une majoration de 0,9 euro fixée par un arrêté du 25 mars 2019⁽²⁾. Pour le fret et le courrier, le tarif de la taxe est égal à 1 euro par tonne de fret ou de courrier.

(1) Une unité de trafic est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier.

(2) Arrêté du 25 mars 2019 fixant la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes et le tarif de la taxe d'aéroport applicable sur chacun d'entre eux ainsi que le tarif de la majoration de la taxe d'aéroport.

L'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts institue une **taxe sur les nuisances sonores aériennes**, perçue par certains aérodromes au-delà d'un seuil d'activité, dans un plafond de 55 millions d'euros. Ils doivent l'affecter aux aides, prévues à l'article L. 571-14 du code de l'environnement, destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains. Elle est due par tout exploitant d'aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 2 tonnes.

Enfin, la **taxe d'aviation civile**, codifiée à l'article 302 *bis* K du code général des impôts, est due par toute entreprise de transport aérien public et est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en France. Son produit, estimé à 472 millions d'euros pour 2020, est versé au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Cette taxe d'aviation civile fait l'objet d'une contribution additionnelle, dénommée **taxe de solidarité sur les billets d'avion**, dite « taxe Chirac », prévue par le même article 302 *bis* K. Cette contribution additionnelle est affectée, dans un plafond de 210 millions d'euros, au Fonds de solidarité pour le développement géré par l'Agence française pour le développement (AFD). Le surplus de la taxe est affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Le tarif de cette taxe est, pour chaque passager à l'exclusion des passagers en correspondance :

– de 1,13 euro, pour les vols à destination de la France, de l'Union européenne, de la Suisse ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen. Ce tarif est porté à 11,27 euros lorsque le passager voyage en première classe ou en classe affaire ;

– de 4,51 euros, pour les vols à destination d'un autre État. Ce tarif est porté à 45,07 euros lorsque le passager voyage en première classe ou en classe affaire.

La taxe suédoise sur le transport aérien

La Suède a introduit, depuis le 1^{er} avril 2018, une taxe sur les billets d'avions, dont le tarif varie approximativement, selon la distance de la destination, entre 6 et 39 euros ⁽¹⁾. La taxe est due par les compagnies aériennes pour les passagers en provenance de la Suède, embarqués à bord d'un avion de plus de dix passagers. En sont exonérés :

- les enfants de moins de deux ans ;
- les passagers qui ne sont pas parvenus à l'aéroport de destination en raison d'un événement imprévu ;
- le personnel de bord ;
- les passagers en transit ou en correspondance.

Source : loi suédoise du 30 novembre 2017 sur la taxation du transport aérien.

(1) Entre 60 et 400 couronnes suédoises.

S'agissant de la **taxation des carburants** utilisés par les entreprises de transport aérien, l'article 265 bis du code des douanes prévoit **une exonération de TICPE**, conformément à la directive européenne du 27 octobre 2003 ⁽¹⁾, pour les carburants et combustibles utilisés à bord des aéronefs pour le transport de personnes ou de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de services à titre onéreux. Il prévoit également que « *les carburants destinés aux moteurs d'avions [...] sont exonérés de la [TICPE] lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs [...] et de leurs moteurs* ».

Au regard de la directive européenne précitée, et plus particulièrement de son article 14, il n'est pas possible de supprimer cette exonération, sauf pour les vols intérieurs. Pour ces derniers, le rapporteur pour avis rejoint les conclusions du rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, M. Joël Giraud, qui note que la taxation des seuls vols intérieurs soulève « *des questions relatives aux dessertes des outre-mer – qui constituent 55 % des émissions de CO₂ du transport aérien intérieur – [...] au regard de la proportion des sommes en jeu : 90 % de la dépense fiscale est constituée par l'exonération bénéficiant aux vols internationaux* ⁽²⁾ ».

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 20 du projet de loi de finances pour 2020 traduit les engagements inscrits dans le rapport annexé au projet de loi d'orientation des mobilités, dans sa rédaction résultant de la nouvelle lecture à l'Assemblée nationale. Ce rapport prévoit ainsi que la programmation des investissements dans les transports « *suppose l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion* ».

Ainsi, l'article 20 du présent projet de loi de finances prévoit que le tarif de la taxe de solidarité sur les billets d'avion soit fixé par arrêté, dans une fourchette comprise entre le tarif actuellement en vigueur et une majoration. Le tarif de cette taxe sera, pour chaque passager, compris entre :

– **1,13 et 2,63 euros**, pour les vols à destination de la France, de l'Union européenne, de la Suisse ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen. Ce tarif sera compris entre **11,27 et 20,27 euros** lorsque le passager voyage en première classe ou en classe affaire ;

– **4,51 et 7,51 euros**, pour les vols à destination d'un autre État. Ce tarif sera compris entre **45,07 et 63,07 euros** lorsque le passager voyage en première classe ou en classe affaire.

(1) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

(2) Rapport d'information du 17 juillet 2019 présenté par M. Joël Giraud, rapporteur général, sur l'application des mesures fiscales.

Le plafond de la fourchette de tarifs correspond aux montants de la taxe annoncés par Mme Elisabeth Borne, alors ministre des transports, à l'issue du deuxième Conseil de défense écologique du 9 juillet 2019.

La taxe de solidarité sur les billets d'avion demeurera affectée prioritairement, dans un plafond de 210 millions d'euros, au Fonds de solidarité pour le développement. Elle **sera ensuite affectée à l'AFITF, dans un plafond de 230 millions d'euros**, le surplus de la taxe demeurant affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Le **rendement attendu**, par rapport au tarif actuel, d'une majoration de la taxe au tarif supérieur de la fourchette fixée par la loi est de **180 millions d'euros**. À cette somme dont bénéficierait l'AFITF s'ajouteraient, selon l'évaluation préalable de l'article 20 du projet de loi de finances, 50 millions d'euros de surplus, actuellement versés au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

S'agissant de l'impact économique de cette mesure, si la direction générale de l'aviation civile estime qu'elle induirait une baisse de trafic de l'ordre de 0,5 %, l'Union des aéroports français, entendue par le rapporteur pour avis, craint que la hausse des coûts liés à l'atterrissage et au décollage induite par cette mesure ne conduise, à terme, à une perte de connectivité des aéroports français. Air France estime le coût de la mesure à 60 millions d'euros pour l'entreprise, dont 80 % seraient acquittés au titre des passagers voyageant en classe économique.

Seront toutefois **exonérés de la majoration de la taxe** par rapport au tarif actuel les vols commerciaux :

– effectués **entre la Corse et la France continentale** ;

– effectués **entre les départements ou collectivités d'outre-mer** et la France métropolitaine ainsi qu'entre les départements ou collectivités d'outre-mer ;

– **soumis à une obligation de service public**⁽¹⁾, telle que définie à l'article 16 du règlement européen du 24 septembre 2008⁽²⁾.

Ces dérogations sont justifiées par un objectif de continuité territoriale et de réduction du désenclavement de certains territoires. Interrogée par le rapporteur pour avis, la direction générale de l'aviation civile a indiqué que 9 à 10 % des

(1) En septembre 2019, outre les lignes desservants la Corse et les départements et collectivités d'outre-mer, 14 liaisons sont soumises à des obligations de service public et sont exploitées sous délégation de service public :

– 8 liaisons métropolitaines radiales, à destination de Paris-Orly ;
– 3 liaisons métropolitaines transversales ;
– 3 liaisons européennes pour la desserte de Strasbourg.

(2) Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

départs de la France, représentant moins de 3 % du chiffre d'affaires, sont concernés par ces dérogations.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD266 du rapporteur pour avis, qui vise à inscrire directement dans la loi, pour l'année 2020, le tarif de la taxe de solidarité assise sur les billets d'avion, résultant de la majoration annoncée par la ministre Mme Elisabeth Borne à la suite du Conseil de défense écologique du 9 juillet 2019, à savoir :

– 1,50 euro pour les vols à destination de la France, de l'Union européenne, de la Suisse ou d'un autre État membre de l'Espace économique européen en classe économique et 9 euros pour ces vols en classe affaire ou en première classe ;

– 3 euros pour les vols à destination d'un autre État et 18 euros pour ces derniers vols en classe affaires ou en première classe.

À compter du 1^{er} janvier 2021, la rédaction du projet de loi de finances initial sera rétablie, afin de permettre au Gouvernement de fixer le tarif de la taxe dans une fourchette comprise entre le tarif en vigueur en 2019 et la majoration appliquée en 2020.

Article 28

(article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013)

Affectation de recettes d'enchères de quotas d'émission au fonds pour l'innovation institué par la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L'ÉTAT DU DROIT

La **directive n° 2003/87/CE du 13 octobre 2013** établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil a mis en place un système européen d'échange de quotas qui s'applique à plus de 11 000 installations (production d'électricité, réseaux de chaleur, acier, ciment, raffinage, ...) et qui couvre près de 45 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne.

Dans le cadre de ce dispositif, **les États membres imposent un plafond d'émissions** aux installations concernées et des **quotas** sont alloués, soit gratuitement, soit dans le cadre d'un système d'enchères. L'allocation gratuite de quotas concerne les secteurs pour lesquels il existe un risque de délocalisations et

donc de « fuite de carbone ». Chaque année, les installations concernées restituent autant de quotas qu'elles ont émis de tonnes de gaz à effet de serre. Les installations qui émettent moins de gaz à effet de serre que ce qui correspond aux quotas alloués peuvent revendre les quotas non utilisés.

La directive du 13 octobre 2013 précitée prévoit que les recettes que les États tirent de la mise aux enchères des quotas ont vocation à **financer des dépenses** qui visent notamment à **réduire les émissions de gaz à effet de serre** et à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique. **En France**, en application du I de l'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, **ce produit est affecté à l'ANAH** (Agence nationale de l'habitat), dans la limite d'un plafond de 420 millions d'euros.

La directive du 13 octobre 2013 précitée a par ailleurs mis en place un **fonds destiné à soutenir financièrement l'innovation** dans le domaine des technologies à faibles émissions de carbone sur le territoire de l'Union européenne. Elle prévoit que 400 millions de quotas prélevés sur le volume total de quotas alloués pour la période 2021-2030 sont attribués à ce fonds. Les recettes de ce fonds doivent être complétées par 50 millions de quotas non alloués provenant de la réserve de stabilité du marché. Celle-ci a été créée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015. Son rôle est d'établir un corridor définissant un seuil maximal et minimal de quotas en circulation et, pour ce faire, elle retire du marché une partie des quotas en surplus.

Le **règlement délégué (UE) 2019/7 de la Commission du 30 octobre 2018** prévoit que les 50 millions de quotas non alloués provenant de la réserve de stabilité du marché sont répartis à parts égales entre les États membres participant à une plateforme d'enchères commune, dont la France fait partie. Les membres de la plateforme sont chargés de mettre les quotas aux enchères puis de verser les revenus correspondants sur un compte qui abondera le fonds pour l'innovation. Sur ces 50 millions de quotas, la part prise en charge par la France est estimée à 2 millions de quotas ⁽¹⁾.

La mise en œuvre des dispositions du règlement délégué (UE) 2019/7 du 30 octobre 2018 impose de modifier l'article 43 de la loi de finances pour 2013 précitée. En effet, en l'absence de modification, les revenus tirés de la vente de ces quotas seraient automatiquement reversés à l'ANAH puis, une fois le plafond de 420 millions d'euros atteint, au budget général de l'État.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 28 complète l'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013 par un I *bis* pour prévoir que, par dérogation aux règles posées par le I de cet article, les recettes provenant de la mise aux enchères en 2020 de la part française des 50 millions de quotas

(1) *Étude d'impact du projet de loi*, p. 309.

d'émission de gaz à effet de serre non alloués de la réserve de stabilité sont affectées au fonds pour l'innovation.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption de l'article sans modification.

Article additionnel après l'article 28

(article 963 bis [nouveau] du code général des impôts et article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012)

Affectation d'une partie de la taxe sur le permis plaisance à la SNSM

Introduit par la commission

Depuis de nombreuses années, la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) rencontre **d'importantes difficultés de financement**. Les affectations de taxes précédemment réalisées comme celles qui concernent la taxe sur l'éolien en mer ⁽¹⁾, sur les casinos embarqués ⁽²⁾ ainsi que le droit annuel de francisation et de navigation et le droit de passeport pour les grands navires de plaisance ou de sport ⁽³⁾ ont eu un **rendement très faible, voire nul** et n'ont pas permis de résoudre ce problème. Celui-ci n'a été que partiellement résolu par une augmentation des subventions de l'État, qui sont passées de 2,3 millions d'euros en 2010 à 6 millions d'euros en 2019.

C'est pourquoi la commission a adopté l'amendement CD6 de M. Jimmy Pahun ainsi que le sous-amendement CD288 de M. Erwan Balanant qui affectent à la SNSM une fraction de la **taxe sur le permis plaisance** définie par l'article 963 du code des impôts, dans la limite d'un plafond de **4,5 millions d'euros**. Cette mesure permet de fournir des recettes immédiates à la SNSM sans augmenter le coût de collecte de l'impôt et tout en faisant contribuer de manière plus directe les plaisanciers, principaux bénéficiaires de l'action de la SNSM.

(1) Article 1519 C du code général des impôts.

(2) Article 97 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016.

(3) Articles 224 et 238 du code des douanes.

Article 32

(article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 5 de la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015)

**Recettes du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et
du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport
conventionné de voyageurs »**

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « TRANSITION ÉNERGÉTIQUE »

Le compte d'affectation spéciale (CAS) « Transition énergétique » a été créé par la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, qui a opéré une réforme des charges de service public dans le domaine de l'énergie. Il sert de support budgétaire au financement des dispositifs de soutien aux énergies renouvelables (en électricité ou en gaz), les charges de service public se traduisant notamment par des obligations d'achat pour les entreprises du secteur, entièrement compensables par l'État.

Le CAS regroupe principalement, en dépenses, les compensations dues aux opérateurs telles qu'évaluées, chaque année, par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), en contrepartie des dispositifs de soutien aux énergies renouvelables, ainsi que le remboursement aux opérateurs du déficit de compensation de leurs charges de service public de l'électricité – ce qui correspond au remboursement par l'État d'une dette importante à l'égard d'EDF. Ses recettes sont actuellement issues, pour l'essentiel (plus de 99 %), de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)⁽¹⁾. Il convient de signaler que la compensation des charges de service public en matière d'énergie n'est pas effectuée uniquement à travers ce CAS : elle est répartie entre celui-ci et un programme de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » (programme 345).

Les recettes prévues pour l'année 2020 sont inférieures à celles prévues pour 2019, pour correspondre au niveau des besoins qui est en baisse, selon les préconisations de la CRE.

(1) En 2016, les recettes du CAS étaient principalement issues de la taxe intérieure de consommation finale d'électricité (TICFE). En 2017, ce sont la TICPE et la taxe intérieure de consommation sur le charbon (TICC) qui ont pris le relais. En 2018, une nouvelle recette, tirée de la mise aux enchères des garanties d'origine, a été affectée au CAS.

RECETTES DU COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE « TRANSITION ÉNERGÉTIQUE »

Recette	LFI 2019	PLF 2020
Fraction de la taxe intérieure de consommation sur le charbon (TICC)	1 000 000	1 000 000
Fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)	7 246 400 000	6 276 900 000
Revenus tirés de la mise aux enchères des garanties d’origine	32 000 000	32 000 000
TOTAL	7 279 400 000	6 309 900 000

Source : *Projet annuel de performance du CAS, annexé au projet de loi de finances pour 2020.*

II. LE COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS »

A. L’OBJET DU COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE

Depuis 2011, l’État verse annuellement à SNCF Mobilités par l’intermédiaire du compte d’affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » une compensation financière pour l’exploitation d’un ensemble de lignes de transport de voyageurs regroupées sous l’appellation « trains d’équilibre du territoire » (TET). Cette compensation est encadrée, pour la période de 2016 à 2020, par une convention conclue le 27 février 2017 entre l’État et SNCF Mobilités. La convention définit les obligations de service public que l’exploitant doit assurer pour l’ensemble des TET, en matière notamment de dessertes, de fréquence, de qualité de service, de régularité, de confort ou encore de maintenance et de régénération du matériel.

Le CAS retrace :

a) En recettes :

– le produit de la **contribution de solidarité territoriale (CST)**, taxe due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs (en pratique, elle n’est due que **par SNCF Mobilités**) et assise sur le chiffre d’affaires des prestations de transport ferroviaire de voyageurs et des prestations commerciales qui leur sont directement liées ;

– **une fraction de la taxe d’aménagement du territoire (TAT) due par les sociétés concessionnaires d’autoroute** ;

– le produit de la **taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)**, due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs ayant des activités de transport de voyageurs. Seules sont redevables les entreprises ferroviaires réalisant un chiffre d’affaires soumis à la CST supérieur à 300 millions d’euros ; actuellement, **seule SNCF Mobilités** se trouve, de ce fait, assujettie à cette taxe.

b) En dépenses :

– les contributions liées à l’exploitation des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés par l’État (c’est-à-dire les TET), versées par l’État à SNCF Mobilités ;

– les contributions liées au matériel roulant de ces services ;

– les dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d’études et de missions de conseil juridique, financier ou technique directement liés à l’exercice par l’État de ses responsabilités d’autorité organisatrice des TET ;

– les contributions versées par l’État aux régions au titre de sa participation aux coûts d’exploitation des TET par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnés par l’État.

Ce CAS couvre donc principalement le financement de la compensation relative au déficit d’exploitation des TET et celui des contributions versées aux régions au titre des lignes TET reprises par celles-ci. En effet, un important travail de concertation mené avec les régions, afin de permettre une meilleure articulation des TET et des trains express régionaux (TER), s’est traduit par la reprise de plusieurs lignes TET d’intérêt régional depuis le 1^{er} janvier 2017.

B. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L’année 2020 sera marquée par les dernières reprises de lignes par les régions, avec la reprise au 1^{er} janvier des lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville, Paris-Évreux-Serquigny, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours par la région Normandie. Au terme de ces reprises, l’État ne sera plus responsable que de trois lignes de longue distance structurantes à l’échelle du territoire national, au-delà du réseau à grande vitesse (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille), de trois lignes d’aménagement du territoire (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon), de deux dessertes fines du territoire (Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Saint-Martin-Sail-les-Bains) et de deux lignes de nuit (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère).

Par ailleurs, en 2019 a été signé un avenant à la convention liant SNCF Mobilités et l’État pour la période 2016-2020. Cet avenant conduit à une **réduction significative du déficit prévisionnel des TET** de près de 110 millions d’euros sur la période, grâce aux efforts commerciaux et de productivité de l’opérateur.

Pour l'année 2020, les recettes du CAS sont estimées au total à 312,7 millions d'euros. La recette de la CST et celle de la TREF seront identiques à celles prévues pour 2019, mais le projet de loi de finances pour 2020 **réduit de 46,5 millions d'euros la part de TAT affectée à ce CAS, les besoins étant inférieurs à ceux de l'année 2019.**

RECETTES DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

Recette	LFI 2019	PLF 2020
Contribution de solidarité territoriale	16 000 000	16 000 000
Fraction de la taxe d'aménagement du territoire	117 200 000	70 700 000
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	226 000 000	226 000 000
TOTAL	359 200 000	312 700 000

Source : *Projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2020.*

Les dépenses d'exploitation des services représenteront 246,1 millions d'euros, et les dépenses relatives au matériel roulant, 66,6 millions.

Il convient de noter que le produit de la TAT n'est pas uniquement affecté au financement de ce CAS : une part de 557,3 millions d'euros sera, en 2020, affectée à l'AFITF (contre 528,3 millions en 2019). La mesure relative aux recettes du CAS n'a pas d'incidences sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes, redevables de la TAT. L'enveloppe globale de TAT prélevée reste, en effet, inchangée, seule la répartition de cette ressource étant modifiée.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption de l'article 32 sans modification.

Article 33

(article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012)

Suppression du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres »

Suppression de l'article proposée par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

Les comptes d'affectation spéciale (CAS) constituent une catégorie de comptes spéciaux du budget de l'État définie par les articles 19 et 21 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF). Chacun d'eux constitue une **dérogation au principe de non-affectation des recettes du budget de l'État**, puisqu'un CAS retrace « *des opérations budgétaires financées au moyen de*

recettes particulières ». La condition posée par la LOLF pour que la dérogation soit justifiée est **l'existence d'une « relation directe, par nature » entre la recette affectée et la dépense**. Toutefois, cette condition est tempérée par la possibilité, laissée par l'article 21 de la LOLF, de compléter les recettes d'un CAS par des versements du budget général (dans la limite de 10 % des crédits initiaux du CAS).

Toute création de CAS passe par une loi de finances. Ainsi, c'est la loi de finances pour 2012 qui a prévu la création du CAS « Aides à l'acquisition de véhicules propres » (article 56), en le dotant d'une recette, la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (ou malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes), affectée à une série de dépenses : « *des contributions au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres ou au retrait de véhicules polluants* ». Le CAS sert donc de **support budgétaire au dispositif « bonus-malus »**.

Jusqu'à la fin de l'année 2018, le CAS a été l'outil permettant d'affecter le produit du malus automobile à deux dépenses : le « bonus », c'est-à-dire les aides à l'acquisition de véhicules moins polluants, et la prime à la conversion, versée pour l'incitation au retrait des véhicules les plus polluants. Le produit du malus est ainsi attribué, *via* le CAS, à l'Agence de services et de paiements (ASP) qui est chargée du versement des aides.

La loi de finances pour 2019 a transféré le financement de la prime à la conversion vers un programme du budget général ; cette prime est désormais financée par le budget de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » (programme 174), sans qu'une recette spécifique soit affectée à son financement. En 2019, le CAS n'a donc retracé que l'affectation de la recette du malus aux dépenses du bonus.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

Dans sa note d'analyse de l'exécution budgétaire du CAS sur l'exercice 2018, la Cour des comptes a relevé que la gestion du CAS, au cours de ces dernières années, a été peu satisfaisante, notamment en 2018 puisqu'il a fallu abonder ce compte à hauteur de 38 millions d'euros provenant du programme 174 en cours d'année, tandis que, pour les recettes, en 2018 toujours, il a été nécessaire de réévaluer le produit du malus à quatre reprises. La Cour a également souligné que, du fait de la sortie de la prime à la conversion du CAS et de son intégration au budget général, « *l'affaiblissement très significatif du lien opéré par le CAS entre les recettes collectées au titre du malus automobile et les aides versées (...) pourrait conduire à s'interroger sur l'intérêt même d'un compte d'affectation spéciale* ».

Le projet de loi de finances pour 2020 opère la « **rebudgétisation** » de la **seconde catégorie de dépenses du CAS, les dépenses du « bonus »** : les aides à l'acquisition de véhicules propres seront, désormais, également versées dans le

cadre du programme 174 de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ». Comme le lien d'affectation disparaît, de ce fait, entre la recette du malus et une dépense, **l'article 33 du projet de loi procède à l'abrogation de l'article 56 de la loi de finances pour 2012 et à la suppression du CAS.**

Le Gouvernement fait valoir que l'ensemble des dispositifs de soutien à la mobilité durable seront ainsi regroupés en un seul programme, ce qui, selon l'exposé des motifs de l'article, permettra d'assurer « *des circuits de financement plus réguliers* », une réduction des délais de paiement, « *une plus grande lisibilité* » et un meilleur pilotage des dépenses.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La « *plus grande lisibilité* » invoquée par le Gouvernement pour justifier la suppression du CAS est un motif pour le moins discutable. Certes, ni le malus, ni le bonus ne sont supprimés, mais la suppression du CAS mettrait fin à l'affectation claire, précise et exclusive de la recette du malus au soutien de l'évolution vertueuse du parc automobile. La commission a donc adopté l'amendement CD270 du rapporteur pour avis **visant à supprimer l'article 33 du projet de loi de finances pour que le CAS soit conservé.**

Article additionnel après l'article 33

(article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés)

Modulation du montant de la TASCOM

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés institue une taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM) qui est due par les commerces exploitant une surface de vente au détail de plus de 400 m² dont le chiffre d'affaires hors taxe annuel est supérieur ou égal à 460 000 euros. Elle ne concerne que les commerces ouverts à partir de 1960.

Le montant de cette taxe est majoré de 30 % pour les établissements de plus de 5 000 m² qui réalisent un chiffre d'affaires de plus de 3 000 euros par m² et de 50 % pour les établissements de plus de 2 500 m².

L'article 77 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010 prévoit par ailleurs que les communes et les établissements publics de coopération intercommunale qui perçoivent la TASCOM peuvent en moduler le taux en lui appliquant un coefficient multiplicateur compris entre 0,8 et 1,2.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Pour lutter contre l'artificialisation des sols liée au développement des commerces en périphérie, la commission a adopté l'amendement CD205 de Mme Valérie Lacroute (LR) qui modifie l'article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 précitée pour prévoir une réduction du montant de la taxe de 50 % pour les commerces situés en centre-ville, et une majoration de 50 % pour les commerces situés à l'extérieur.

Article additionnel après l'article 33

(article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés)

Assujettissement à la TASCOM des établissements de stockage et de logistique servant à la vente de biens à distance

Introduit par la commission

Dans le but de lutter contre l'artificialisation des sols provoquée par l'installation des établissements de stockage et de logistique du e-commerce, la commission a adopté l'amendement CD120 de M. Matthieu Orphelin (LT) qui assujettit ceux-ci à la TASCOM et qui, pour ce faire, modifie l'article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 précitée.

Article additionnel après l'article 33

(article 31 du code général des impôts)

Revenus fonciers pris en compte pour le calcul de l'impôt sur le revenu : déductibilité des travaux de restauration et de gros entretien dans les zones humides et non-déductibilité des travaux entrepris dans le cadre d'une opération de compensation des atteintes à la biodiversité

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

Les revenus fonciers pris en compte dans le calcul du montant imposable à l'impôt sur le revenu comprennent notamment les revenus des propriétés bâties, et les revenus « *des propriétés non bâties de toute nature, y compris ceux des terrains occupés par les carrières, mines et tourbières, les étangs, les salines et marais salants* » (article 14 du code général des impôts). Le revenu net foncier est égal à la différence entre le montant du revenu brut et le total des charges de la propriété (article 28 du même code). Toutefois, certaines charges de la propriété sont déductibles pour la détermination du revenu net ; ces charges déductibles sont définies à l'article 31 du code général des impôts.

Pour les propriétés rurales, les charges déductibles comprennent, en particulier, « *les travaux de restauration et de gros entretien effectués sur des espaces naturels mentionnés aux articles L. 331-2, L. 332-2 à L. 332-2-2, L. 341-2 et L. 414-1 du code de l'environnement et dans leurs textes d'application, ainsi que des espaces mentionnés aux articles L. 121-23 et L. 121-50 du code de l'urbanisme, en vue de leur maintien en bon état écologique et paysager qui ont reçu l'accord préalable de l'autorité administrative compétente* ».

Les « *espaces naturels* » visés sont les parcs nationaux (article L. 331-2 du code de l'environnement), les réserves naturelles nationales et régionales (articles L. 332-2 à L. 332-2-2 du même code), les monuments naturels et les sites « *dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général* » (article L. 341-2) ainsi que les sites Natura 2000 (article L. 414-1). Les espaces mentionnés à l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme sont les « *espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques* » qui doivent être préservés par les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols, la liste de ces espaces à préserver étant fixée par décret. Ce décret doit inclure également, en application de l'article L. 121-50 du code de l'urbanisme, les récifs coralliens, les lagons et les mangroves.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LA COMMISSION

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission a adopté l'amendement CD192 de Mme Frédérique Tuffnell (LaREM) visant à apporter deux modifications à l'article 31 du code général des impôts :

– **l'ajout des zones humides** mentionnées à l'article L. 211-1 du code de l'environnement à la liste des espaces pour lesquels les travaux de restructuration et de gros entretien en vue de leur maintien en bon état écologique et paysager sont déductibles des charges de la propriété ;

– **l'exclusion du champ de la déductibilité** des charges résultant des travaux entrepris dans le cadre d'une **opération de compensation des atteintes à la biodiversité** ; les mesures de compensation visées sont définies à l'article L. 163-1 du code de l'environnement.

Article additionnel après l'article 33
(article 199 *novovicies* du code général des impôts)

Lutte contre l'artificialisation des sols : réorientation des dispositifs d'aide à l'investissement locatif intermédiaire vers les bâtiments d'habitation collectifs

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 199 *novovicies* du code général des impôts instaure une réduction d'impôt sur le revenu au titre des investissements locatifs intermédiaires (dispositifs dits « Duflo » et « Pinel »). Le A du I de cet article dispose que les contribuables qui acquièrent, entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2021, un logement neuf ou en l'état futur d'achèvement bénéficient d'une réduction d'impôt sur le revenu à condition qu'ils s'engagent à le louer nu à usage d'habitation principale pendant une durée minimale fixée, sur option du contribuable, à six ans ou à neuf ans. Cette réduction d'impôt s'applique donc indifféremment aux logements individuels et aux bâtiments collectifs d'habitation.

Le B du I de l'article 199 *novovicies* prévoit que la même réduction s'applique au logement qu'un contribuable fait construire et qui fait l'objet d'un dépôt de demande de permis de construire au cours de la période 2013-2021.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD239 présenté par sa présidente, Mme Barbara Pompili, avec l'avis favorable du rapporteur pour avis, visant à apporter deux modifications à l'article 199 *novovicies* du code général des impôts :

– la réduction d'impôt prévue au A du I de l'article est limitée à l'acquisition d'un logement **dans un bâtiment d'habitation collectif** ;

– l'application de la réduction d'impôt au logement qu'un contribuable fait construire est supprimée.

L'objectif visé est de réorienter le dispositif fiscal incitatif vers le développement de l'habitat collectif, pour **supprimer l'incitation à la construction d'habitations individuelles**, la construction de logements individuels étant une cause importante d'artificialisation des sols tandis que la construction d'immeubles d'habitation est plus souvent située sur des terrains qui étaient déjà artificialisés.

Article additionnel après l'article 33
(articles 31, 793 et 793 bis du code général des impôts)

**Droits de mutation à titre gratuit applicables aux espaces
dont la gestion est régie par un contrat instaurant des obligations réelles
environnementales (ORE)**

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

**A. L'EXONÉRATION DE DROITS DE MUTATION À TITRE GRATUIT POUR
LES PARTS DE GROUPEMENT FORESTIER**

Les exonérations de droits de mutation à titre gratuit (DMTG) sont définies par l'article 793 du code général des impôts. **Se trouvent ainsi partiellement exonérées, par exemple, les parts d'intérêts détenues dans un groupement forestier**, à concurrence des trois quarts de la fraction de la valeur nette des biens appartenant au groupement, à condition que les exigences suivantes soient respectées :

1° L'acte constatant la donation ou la déclaration de la succession doit être accompagné d'un **certificat** délivré par les services de l'État et attestant que :

– si les terrains concernés sont des bois et forêts, ils présentent une garantie de gestion durable ;

– s'il s'agit de friches ou de landes, elles sont susceptibles de reboisement et présentent une vocation forestière ;

– s'il s'agit de terrains pastoraux, ils sont susceptibles d'un régime d'exploitation normale ;

2° Le groupement forestier doit prendre plusieurs **engagements**, comme par exemple celui de reboiser ses friches et landes dans un délai de cinq ans à compter de la délivrance du certificat ;

3° Les parts doivent avoir été détenues **depuis plus de deux ans** par le donateur ou le défunt, lorsqu'elles ont été acquises à titre onéreux.

L'article 793 *bis* du code général des impôts précise, s'agissant de cette exonération partielle des parts d'intérêt détenues dans un groupement forestier, qu'elle est subordonnée à la condition que ces parts restent la propriété du donataire, héritier et légataire **pendant cinq ans** à compter de la date de la transmission à titre gratuit.

B. LES CHARGES DÉDUCTIBLES DU REVENU FONCIER DES PROPRIÉTÉS RURALES

L'article 31 du code général des impôts définit les **charges déductibles du calcul du revenu foncier net des propriétés rurales** en y incluant notamment « *les travaux de restauration et de gros entretien effectués sur des espaces naturels (...), ainsi que des espaces mentionnés aux articles L. 121-23 et L. 121-50 du code de l'urbanisme, en vue de leur maintien en bon état écologique et paysager qui ont reçu l'accord préalable de l'autorité administrative compétente* ».

C. LES OBLIGATIONS RÉELLES ENVIRONNEMENTALES

L'article L. 132-3 du code de l'environnement, créé par la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, prévoit **la possibilité, pour les propriétaires de biens immobiliers, de conclure un contrat** avec une collectivité publique, un établissement public ou une personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement **en vue de faire naître à la charge des propriétaires contractants, ainsi qu'à la charge des propriétaires ultérieurs du bien, des obligations réelles environnementales (ORE).**

Les ORE sont définies comme « *des obligations réelles que bon leur semble [aux propriétaires], dès lors que de telles obligations ont pour finalité le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de fonctions écologiques* ». Les ORE **peuvent être utilisées à des fins de compensation des atteintes à la biodiversité**. La durée des obligations, les engagements réciproques et les possibilités de révision et de résiliation doivent figurer dans le contrat. Ce contrat n'est pas passible de droits d'enregistrement et ne donne pas lieu à la perception de la taxe de publicité foncière.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD193 de Mme Frédérique Tuffnell (LaREM), assorti du sous-amendement rédactionnel CD285 du rapporteur pour avis, visant à modifier les articles 793 et 793 *bis* du code général des impôts pour appliquer aux espaces gérés au moyen d'ORE un régime incitatif d'exonération partielle de DMTG calqué sur l'exonération applicable aux parts de groupements forestiers et soumis au respect de trois conditions :

- le contrat instituant les ORE doit avoir été signé en dehors de toute démarche de compensation des atteintes à la biodiversité ;
- ce contrat doit avoir une durée supérieure à trente ans ;

– l’acte constatant la donation ou la déclaration de succession doit s’appuyer sur un certificat de bonne exécution du contrat rédigé par une association agréée pour la protection de l’environnement.

L’amendement vise également à modifier l’article 31 du code général des impôts pour rendre déductibles les dépenses résultant de travaux de restauration et de gros entretien effectués sur des biens dont les propriétaires sont soumis à des ORE, cette déductibilité étant soumise aux mêmes conditions que l’exonération partielle de DMTG.

Article additionnel après l’article 33

(articles 691 *ter* [nouveau] et 1594-0 G *bis* [nouveau] du code général des impôts)

Lutte contre l’artificialisation des sols : incitation à la restauration de la qualité des sols pollués en friche par une exonération de taxe de publicité foncière

Introduit par la commission

La commission a adopté l’amendement CD196 de Mme Frédérique Tuffnell (LaREM), avec l’avis favorable du rapporteur pour avis, visant à introduire deux nouveaux articles dans le code général des impôts :

– un article 691 *ter* soumettant à une taxe de publicité foncière ou à un droit d’enregistrement, au tarif de 125 euros, les acquisitions d’immeubles situés sur des sites pollués en friche ;

– un article 1594-0 G *bis* exonérant de la taxe prévue à l’article 691 *ter* les acquisitions assorties d’un engagement, pris par l’acquéreur, de confier, dans un délai de deux ans, à une société certifiée dans le domaine des sites et sols pollués ou équivalent la réalisation de diagnostics de pollution et, le cas échéant, de travaux de dépollution.

L’amendement prévoit que ces nouvelles dispositions s’appliqueront aux acquisitions d’immeubles réalisées à compter du 1^{er} janvier 2020.

L’objectif de cet amendement est d’introduire une incitation à l’acquisition de friches polluées, grâce à cette exonération fiscale permettant d’encourager les travaux de dépollution, et ainsi, de contribuer à une limitation de l’étalement urbain et de l’artificialisation des sols.

Article additionnel après l'article 33
(article 244 *quater* L du code général des impôts)

Crédit d'impôt pour les entreprises agricoles certifiées « exploitation de haute valeur environnementale »

Introduit par la commission

L'article 244 *quater* L du code général des impôts institue un crédit d'impôt pour les entreprises agricoles dont au moins 40 % des recettes annuelles proviennent d'activités « *relevant du mode de production biologique* ». Le montant de ce crédit d'impôt s'élève à 3 500 euros.

Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission a adopté les amendements identiques CD16 et CD240 de Mmes Valérie Beauvais (LR) et Danielle Brulebois (LaREM) visant à compléter l'article 244 *quater* L du code général des impôts pour **faire bénéficiaire du même crédit d'impôt les entreprises agricoles certifiées « Exploitation de haute valeur environnementale »**, ce crédit d'impôt leur étant applicable au titre de l'année d'obtention de la certification. Celle-ci est régie par l'article L. 611-6 du code rural et de la pêche maritime.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du lundi 7 octobre 2019, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, pour avis, sur le rapport de M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis, la première partie du projet de loi de finances pour 2020.

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous sommes réunis pour examiner pour avis, sur le rapport de M. Jean-Marc Zulesi, le projet de loi de finances pour 2020.

Je rappelle que nous nous sommes saisis de neuf articles, à savoir les articles 4, 14, 16, 18 à 20, 28, 32 et 33 du projet de loi. J'ai souhaité ouvrir le débat autant que possible. C'est pourquoi j'ai accepté le dépôt d'amendements portant article additionnel, lorsqu'ils présentaient un lien direct avec le champ de compétences de notre commission. Nous avons ainsi 146 amendements à discuter ce soir.

Je précise que le président de la commission des finances a, en application de l'article 40 de la Constitution, déclaré irrecevables 96 amendements : 4 ne relevaient pas du domaine des lois de finances ; 42 ne relevaient pas, en application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), de la première partie de la loi de finances – ils pourront donc être à nouveau déposés en deuxième partie ; 50 contrevenaient de manière flagrante à l'article 40, puisqu'ils créaient une charge publique.

Je vous propose d'en venir à la discussion générale. Je vais donner la parole à notre rapporteur pour avis, M. Jean-Marc Zulesi, pour un propos liminaire, puis aux orateurs des groupes qui le souhaitent. Nous passerons ensuite à l'examen des articles.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Madame la présidente, mes chers collègues, je suis très heureux de vous retrouver pour démarrer ensemble un nouveau marathon budgétaire. Je tiens, en préambule, à saluer le travail, les deux années précédentes, de ma collègue Mme Laurianne Rossi, à qui j'ai l'honneur de succéder.

Les contraintes liées à l'examen de la première partie du projet de loi de finances (PLF), notamment les délais très courts qui nous sont imposés au regard de la densité du texte, m'ont conduit à travailler main dans la main avec les administrateurs presque vingt heures sur vingt-quatre, ces derniers jours. Je tiens à les remercier.

Comme à son habitude, notre commission s'est fortement mobilisée pour enrichir le texte, avec une volonté toujours réaffirmée, et partagée sur tous les bancs, de tendre vers un budget plus écologique, plus durable et, surtout, plus solidaire. C'est avec cet objectif en tête que j'aborde nos travaux ; avec la conviction que la transition écologique ne sera réellement durable que si elle est inclusive, qu'elle donne à chacun sa chance d'y participer et qu'elle s'inscrit dans l'optique d'un développement durable de nos territoires.

Je me réjouis du champ particulièrement large de notre saisine. Je veux y voir la preuve que les enjeux relevant de notre commission, les problématiques que nous traitons ensemble, s'imposent comme des réalités inscrites noir sur blanc dans le budget de l'État. À ce titre, nous pouvons nous féliciter de l'engagement du Gouvernement de présenter, dès l'année prochaine, un « budget vert » qui comportera notamment une évaluation de l'ensemble des recettes et des dépenses budgétaires et fiscales en fonction de leur impact sur l'environnement. Disons-le, répétons-le, c'est une avancée importante : la France est pionnière ; ce budget vert sera un outil supplémentaire permettant de renforcer le contrôle du Parlement sur l'élaboration et la mise en œuvre du budget de l'État.

Le projet de loi de finances vient aussi concrétiser le travail de notre commission, en particulier dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. La transition écologique de notre pays s'inscrit, conformément à l'engagement du Président de la République, sur un horizon qui me semble clair, à savoir la neutralité carbone pour 2050. Plus que tous les autres, le secteur du transport doit être exemplaire. La loi d'orientation des mobilités, dite LOM, a fixé des orientations claires, dont le projet de loi de finances doit se faire l'écho. Au regard de ces enjeux une attention particulière a été notamment portée aux articles 16, 18, 19, 20 et 33 de notre saisine.

Dans la droite ligne de la LOM, le Gouvernement a acté la suppression de la niche relative au gazole non routier (GNR) pour certains secteurs, ainsi que la diminution du remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable au transport routier de marchandises. Si je me félicite de ce signal clair en faveur de la transition énergétique, je tiens à souligner l'importance d'accompagner les secteurs dans cette transition et, bien entendu, d'y associer les parlementaires.

À cet égard, des questions demeurent en suspens en ce qui concerne les mesures d'accompagnement à la hausse de la TICPE, en particulier pour le GNR. Les craintes exprimées notamment par le secteur du bâtiment sont légitimes. Elles méritent des réponses adéquates, qui, je l'espère, nous seront présentées au cours de l'examen du budget. De la même manière, si je souscris à l'objectif visé par l'article 19 du projet de loi, nous devons également entendre l'inquiétude des transporteurs routiers français, soumis à une forte concurrence européenne et internationale. L'effort de transition ne peut être supporté par les seuls transporteurs, et les chargeurs ont leur rôle à jouer. À la suite de l'engagement pris le 26 septembre par le secrétaire d'État chargé des transports de trouver une

alternative, je sais que des concertations sont en cours avec le secteur et des précisions devraient nous être apportées cette semaine.

Le projet de loi de finances apporte également une refonte profonde du système de taxation des véhicules, dont je veux saluer l'objectif de simplification. Néanmoins, je crois que nous partageons collectivement le constat que le système actuel du malus ne fonctionne pas de manière optimale. Notre commission, j'en ai la conviction, a un rôle à jouer pour alimenter la réflexion et faire évoluer le dispositif. En ce sens, l'intégration du critère du poids dans l'élaboration du malus me semble être une option intéressante sur laquelle je vous proposerai de travailler ensemble.

Conformément aux travaux menés lors de la LOM, en particulier par la rapporteure Mme Bérandère Abba, le projet de loi de finances acte l'affectation à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Je vous proposerai d'en préciser le dispositif afin de le rendre plus lisible.

La taxation environnementale ne peut être un outil efficace que si elle est acceptable et comprise par l'ensemble des acteurs de notre société. Pour cela, la transparence et la traçabilité des recettes publiques sont essentielles. C'est pourquoi je regrette la suppression du compte d'affectation spéciale « Aide à l'acquisition de véhicules propres », de même que la budgétisation de la prime à la conversion opérée il y a quelques mois. Si j'en comprends la logique technique, j'ai la conviction que la lisibilité budgétaire ne doit pas se faire au détriment de la lisibilité politique. C'est pourquoi je vous proposerai de conserver ce compte d'affectation spéciale.

Enfin, je soulignais au début de mon propos l'importance de mener ensemble transition écologique et accompagnement solidaire. C'est, en particulier, le sens de la transformation en prime du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE). Lors de nos travaux, ce soir, j'aurai à cœur de promouvoir avec vous une approche de la rénovation énergétique qui soit globale et performante.

Mes chers collègues, je sais qu'au-delà du champ de notre saisine, vous avez de nombreux combats à mener, en particulier sur le front de l'aménagement du territoire, avec la lutte contre l'artificialisation des sols, la gestion des déchets et l'économie circulaire ou encore la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à 5,5 %. En rendant son avis sur la première partie du PLF, notre commission a pour vocation de poser des idées sur la table, d'alimenter la réflexion de l'ensemble de nos collègues, mais aussi de porter le message ambitieux d'un développement et d'un aménagement durables de notre territoire.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Au nom du groupe La République en Marche (LaREM), je voudrais d'abord souligner que la présente saisine par notre commission sur la première partie du projet de loi de finances pour 2020 est sans

précèdent sous cette législature. Nous avons à nous prononcer sur neuf articles qui touchent, entre autres, à la refonte des aides à la rénovation énergétique des logements, afin de les rendre plus simples, plus justes et plus performantes, ou à la transition de nos mobilités, afin d'apporter les moyens financiers nécessaires pour les rendre plus propres et plus efficaces sur l'ensemble de nos territoires.

Les dispositions du projet de loi de finances apportent des réponses très concrètes aux mesures que nous avons adoptées dans divers projets de loi, tant la loi relative à l'énergie et au climat que la loi d'orientation des mobilités (LOM). Je remercie donc la présidente Mme Barbara Pompili pour cette saisine, qui montre l'importance des travaux menés tout au long de l'année par notre commission afin de répondre au défi de la transition écologique. Je rappelle, en outre, que le Gouvernement a présenté, il y a quelques jours, le premier rapport visant à évaluer la compatibilité du budget avec le respect de l'accord de Paris. Ce mode d'évaluation devrait permettre à terme de nous assurer que l'ensemble de nos mesures budgétaires sont en adéquation avec la préservation de l'environnement.

En plus de ce travail d'évaluation inédit, le budget alloué au ministère de la transition écologique et solidaire progresse en 2020. Par rapport à 2019, 830 millions d'euros supplémentaires lui sont accordés. Le groupe La République en marche salue cette augmentation des moyens dédiés à la transition écologique et sera attentif à ce que les opérateurs du ministère puissent disposer des crédits et des moyens humains nécessaires à la réussite de leur politique publique.

Je voudrais aussi saluer, dans la lignée du travail réalisé pendant deux ans par notre collègue Mme Laurianne Rossi, le travail remarquable de notre collègue rapporteur pour avis M. Jean-Marc Zulesi, ainsi que des administratrices et administrateurs de notre commission, qui ont eu à travailler dans des délais extrêmement contraints et qui ont su, comme toujours, produire un rapport et des amendements de grande qualité.

Je terminerai en poussant « un coup de gueule » contre l'application abrupte de l'article 40, qui empêche l'étude d'une cinquantaine d'amendements ce soir, en particulier sur le crédit d'impôt pour la transition énergétique. Il est en effet surprenant que la modification d'un crédit d'impôt soit assimilée à la création d'une charge. Quoi qu'il en soit, l'urgence dans laquelle notre travail a dû être conduit et les décisions abruptes et tardives – jusqu'à cet après-midi – qui tombent sur l'irrecevabilité des amendements sont indignes d'un bon fonctionnement de notre assemblée. Elles annihilent des heures de travail des députés, de leurs collaborateurs, et même d'administrateurs de l'Assemblée nationale placés auprès du rapporteur pour avis. Cela est regrettable, peu compréhensible et peu respectueux. (*Applaudissements*)

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, cher collègue, de rappeler que nous connaissons toujours de graves problèmes de délais au moment de l'examen du budget. Je vois qu'on progresse enfin sur la question de la suppression de l'article 40 de la Constitution. Nous n'y sommes pas parvenus lors

de la dernière révision constitutionnelle, mais ce sera peut-être pour la prochaine, si tout le monde s'y met désormais...

M. Jean-Marie Sermier. C'est la première année que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire étudie pour avis neuf articles de la première partie du PLF. Pour les députés du groupe Les Républicains (LR), c'est important. Cela démontre la qualité des travaux qui sont réalisés dans cette commission et, probablement, la nécessité de mener un travail de fond sur l'ensemble de la fiscalité écologique. Décidément, le Gouvernement est incorrigible ! Plutôt qu'une réflexion sur l'urgence climatique, qui aurait pu nous réunir, personne ne contestant celle-ci, il a choisi, encore une fois, le chemin de la taxation punitive, en fléchissant des recettes vers le budget de l'État plutôt que vers la transition écologique.

Nous avons déposé des amendements et espérons qu'ils pourront être adoptés au cours de cette soirée. Ils visent à améliorer le budget. Nous ferons des propositions très précises, par exemple sur le CITE. Demain, il sera réservé à des contribuables percevant moins de 43 000 euros par an, pour un couple, soit 1 800 euros par mois et par personne. Je ne pense pas qu'on puisse considérer que ce sont des ménages aisés ! On va donc arriver à tout simplement réduire considérablement l'éligibilité des travaux. On est parti pour rénover à peu près 50 000 logements par an, alors que nous en attendions, avec les différents textes de loi, environ 500 000 – 10 % de ce qui était prévu.

Mon deuxième point concerne la taxation accrue du GNR. Si l'on maintient l'article 16, on va supprimer la dérogation dont bénéficient les entreprises de bâtiment et travaux publics (BTP) alors même que l'on sait très bien qu'elles ne peuvent trouver aujourd'hui de matériels ou d'outils fonctionnant avec des énergies propres. Il n'y a pas de solution à l'hydrogène ou à l'électricité pour les pelleuses. Voilà donc rien d'autre qu'une taxation supplémentaire frappant des gens qui auraient aimé participer à une concertation en vue de trouver des solutions réelles pour l'avenir.

Vous comprendrez que, dans ces conditions, nous soyons dubitatifs, d'autant que la TICPE a progressé de 7 milliards d'euros en trois exercices, offrant ainsi de quoi trouver des solutions. Or vous allez baisser la quote-part qui en revient à la transition énergétique. En gros, on va passer de 7,2 milliards d'euros à 6,2 milliards d'euros. Nous le dénonçons fortement. Cela veut dire que, demain, les taxes payées sur les carburants et leur augmentation ne serviront pas à la transition écologique, mais seulement à combler le déficit de l'État.

En raison de toutes ces remarques, nous proposerons des amendements pour essayer d'améliorer ce texte et faire en sorte qu'il soit plus favorable à la fois aux Français et à la transition énergétique.

M. Bruno Millienne. Au groupe du Mouvement démocrate et apparentés (MODEM), nous nous réjouissons aussi de ce que notre commission est saisie cette année de neuf articles sur la première partie du PLF 2020, ce qui est important. Plusieurs de ces neuf articles font suite aux mesures prises par le Gouvernement dans le cadre du conseil de défense écologique pour assurer le financement de la programmation des investissements dans les infrastructures de transport, présentée dans la LOM. Nous ne pouvons donc que saluer la transposition de ces engagements dans le budget.

Nous soutiendrons ainsi l'article 20, qui permettra d'apporter des recettes supplémentaires pour le financement des transports ferroviaires et routiers. Nous nous interrogeons sur la complémentarité de cette contribution avec la « taxe Chirac », qui est quasiment identique. Néanmoins, le projet du Gouvernement fusionne bien les deux dispositifs.

Nous soutenons également l'article 19, qui vise à assurer une meilleure participation du transport routier de marchandises au financement des infrastructures de transport et à encourager la transition énergétique du secteur par une incitation à l'investissement dans des motorisations plus propres. En prolongement de nos actions de l'année dernière en matière de lutte contre les aides publiques dommageables à la biodiversité, nous proposerons, en commission des finances, de définir une trajectoire permettant de donner de la visibilité aux transporteurs de marchandises, tout en abondant le budget de l'AFITF dédié aux financements des transports en commun.

S'agissant de la mise sous condition de ressources du CITE avant sa suppression en 2021, nous comprenons la volonté de resserrer le dispositif sur les ménages les plus modestes. Mais, à l'instar de nos collègues, nous trouvons que le seuil fixé pour bénéficier de la mesure est un peu bas. Nous nous sommes fortement mobilisés en 2017, puis en 2018, pour ne pas stopper brutalement le dispositif et en renforcer la progressivité. Le mécanisme tel qu'il est décliné dans le PLF 2020 peut encore être ajusté. Nous proposerons, par exemple, un amendement pour inclure dans le CITE les travaux liés à la végétalisation des façades et toitures.

Concernant les sujets maritimes chers à mon collègue M. Jimmy Pahun, nous défendrons tout à l'heure un amendement proposant de soutenir la Société nationale des sauveteurs en mer (SNSM), dont l'objet est, je le rappelle, de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes. Afin qu'elle puisse continuer de mener cette mission de service public, nous proposerons d'affecter à la SNSM le produit de la fiscalité du permis de navigation de plaisance dans le respect d'un plafond de 4,5 millions d'euros. Eu égard aux différents drames que nous avons connus cette année, tout le monde sera d'accord pour dire que ces sauveteurs méritent d'être encouragés.

Je terminerai en émettant une réserve, à laquelle j'associe ma collègue Mme Florence Lasserre-David, sur l'article 21. Notre commission ne s'est pas saisie de cet article dont le II instaure un plafond au prélèvement sur recettes mis en place en 2017 pour préserver les recettes des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Nous comprenons la volonté d'assouplir ces prélèvements instaurés par la loi de finances pour 2016, d'autant que le rendement du versement transport est favorable. Toutefois, un plafonnement des recettes des AOM est particulièrement illogique l'année même de l'adoption de la loi d'orientation des mobilités. Nous proposerons donc, en commission des finances, le décalage de l'application de l'article 21 afin que les AOM puissent se préparer à la mise en œuvre de ce plafond.

Mme Sophie Auconie. Au nom du groupe UDI, Agir et indépendants, je souscris totalement à ce qui a été dit par nos collègues concernant la saisine de notre commission sur plusieurs articles du PLF. Cela va plutôt dans le bon sens.

Je salue, à l'article 4, le prolongement du CITE d'une année, afin d'éviter tout arrêt brutal, à la fois incompréhensible pour nos citoyens et totalement néfaste pour les entreprises du secteur. Je souligne également le rôle qu'aura l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) ; elle me semble être le bon interlocuteur, tant elle a montré son efficacité dans la conduite de dossiers auprès des ménages fragiles dans nos territoires. Bien que je sois favorable à ce qu'une aide soit apportée aux ménages les plus modestes dans la rénovation énergétique, j'appelle votre attention sur le fait que l'urgence climatique nous concerne tous, et que des moyens incitatifs doivent être mis en place pour permettre à l'ensemble de la société de s'inscrire dans la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

En outre, j'ai été sensible à l'évolution de l'encadrement des taxes sur les carburants, dans les articles 16, 18 et 19. Je serai attentive à ce que l'augmentation des prélèvements soit redistribuée, afin de développer la production et l'achat de véhicules moins polluants. Par ailleurs, qu'il s'agisse de la voiture ou du transport routier, nous devons également concentrer nos investissements sur des alternatives, comme le fret ou les petites lignes de chemin de fer dans nos territoires ruraux, que le nouveau président de la SNCF appelle les « lignes fines » du territoire – je trouve que c'est plus joli que « lignes secondaires ».

En revanche, je suis très sceptique concernant l'article 20, qui vise à mettre en place une écotaxe française sur les billets d'avion. Sur ce sujet, nous avons récemment entendu la députée européenne Mme Karima Delli, présidente de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen. Elle nous a annoncé qu'une taxe sur le kérosène serait mise en place au niveau européen. Je considère donc, très objectivement, qu'on tire une balle dans le pied des compagnies aériennes françaises lorsque nous sommes les seuls à instituer des taxes de ce type. Nous devrions plutôt nous battre tous pour que le Président de la République, mais aussi le secrétaire d'État chargé des transports et la ministre de la transition écologique et solidaire, mettent tout en œuvre, au Conseil de l'Union

européenne où se retrouvent tous les ministres, pour faire en sorte que cette écotaxe soit européenne.

Nous tirons une balle dans le pied des entreprises françaises lorsqu'on verse dans la surtransposition. Or je vous rappelle que le Président de la République avait fait de la non-surtransposition des textes européens l'un de ses axes principaux. Ici, on est en plein dedans ! Pourquoi partir en cavalier seul sur ce dispositif ? Il est essentiel d'encadrer le sujet au niveau européen. Face à l'urgence climatique, nous sommes tous convaincus que nous devons collectivement faire des efforts. En ce sens, je ne suis pas opposée à la mise en place de taxes sur les émissions de gaz à effet de serre, évidemment. Toutefois, et compte tenu de la concurrence internationale, c'est uniquement à l'échelle européenne que ces écotaxes trouveront leur efficacité environnementale, sans créer de déséquilibres fiscaux entre les pays.

Enfin, concernant l'article 28 et les quotas d'émissions de gaz à effet de serre, je souligne l'intérêt d'une démarche européenne, comme j'en aurais souhaité une sur la taxe. Ce règlement européen me semble être une vision intelligente du système pollueur-payeur, en alimentant un fonds qui sera un outil majeur pour la lutte contre le réchauffement climatique. Je suis impatiente de voir ce que donneront nos débats.

M. Matthieu Orphelin. Je voudrais, au nom du groupe Libertés et territoires, alerter sur deux points s'agissant de l'écologie dans le projet de budget pour 2020.

D'abord, on constate qu'il y a 2 000 postes en moins. Un millier à peu près seraient transférés dans un autre secteur, sous la responsabilité du ministère de l'intérieur. Il faut y regarder de près. Quant aux 1 000 autres postes, en étudiant l'annexe du PLF sur la mission « Écologie, développement et mobilité durables », je ne comprends toujours pas clairement à quoi ils correspondent. Il nous faudra des éléments là-dessus.

Ensuite, on constate un déficit d'investissements publics et privés. I4CE, Institut de l'Économie pour le Climat, a publié la semaine dernière des chiffres selon lesquels le déficit d'investissements publics se situerait entre 7 et 9 milliards d'euros, tandis que le déficit global s'établirait à 15 milliards d'euros par an. Malheureusement, compte tenu de l'article 40 de la Constitution évoqué tout à l'heure, nous ne pourrons porter ces questions au niveau du débat parlementaire. Pourtant, pour changer le rythme de la transition, il faut investir beaucoup plus sur elle.

En venant à la première partie de ce PLF, je confirme ce que disait notre collègue M. Jean-Charles Colas-Roy : nous avons travaillé dans des conditions encore moins acceptables que d'habitude. L'application très stricte de l'article 40 a fait qu'un certain nombre d'amendements très importants, soutenus par les

différents groupes, relatifs à la rénovation énergétique, ont été déclarés irrecevables.

Nos amendements porteront sur cinq sujets.

Premièrement, l'accélération de la rénovation énergétique. La transformation du CITE en prime dès le moment des travaux est une bonne idée, mais elle se fait dans un contexte budgétaire beaucoup trop contraint. L'abondement prévu pour l'ANAH est limité, si j'ai bien compris, à 60 millions d'euros ; cela ne suffira pas. Nos amendements tendront à réintégrer, d'une façon ou d'une autre, les ménages dont les revenus relèvent des déciles 9 et 10, par exemple pour la rénovation à haute performance ; à faire évoluer les dispositifs et la nouvelle prime pour bonifier les aides aux rénovations performantes ; à élargir le CITE et la prime de transition énergétique aux propriétaires bailleurs, ce qui n'est pas prévu pour l'instant.

Deuxièmement, l'évolution du dispositif de bonus et de malus. Le rapporteur pour avis a évoqué la possibilité de prendre en compte le poids des véhicules pour avoir un bonus-malus plus efficace qu'aujourd'hui et pouvoir enfin pénaliser les véhicules les plus lourds, tels que les SUV.

Troisièmement, les niches fiscales. Aujourd'hui, 25 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de notre pays proviennent d'activités soutenues par des dépenses fiscales. Il va donc falloir revisiter l'ensemble de ces niches fiscales, en accompagnant, bien sûr, les secteurs concernés. C'est pourquoi nous proposerons aussi quelques évolutions sur le GNR.

Quatrièmement, l'artificialisation des sols. Les uns et les autres avons pu voir certains de nos amendements déclarés irrecevables, mais il en reste quelques-uns qui nous permettront d'avoir à nouveau, comme l'an dernier, un débat sur ce sujet important.

Cinquièmement, en vue de relancer un jour la fiscalité écologique, nous évoquerons un « revenu climat », de façon à remettre un peu de justice sociale avant de penser au reste.

Mme Mathilde Panot. Aux yeux du groupe La France Insoumise (FI), ce budget ne diffère guère des précédents. Il suit le même principe directeur qui guide votre action gouvernementale depuis ses débuts : détruire l'État. Votre détestation pour la puissance publique n'a d'égale que votre passion fraternelle et aimante pour les plus riches de ce pays. Oui, vous détestez l'État à proportion de votre amour des riches ! Passe encore, d'ailleurs, si tout cela n'était qu'affaire de passions et d'égarements sentimentaux. Mais détruire l'État à l'heure de l'urgence écologique, c'est se priver des moyens d'action essentiels à la planification écologique. Détruire l'État aujourd'hui, c'est se priver immédiatement d'avenir. Mme Ségolène Royal ferait mieux d'appeler à réprimer vos ardeurs libérales et désordonnées qu'à la violence contre le mouvement Extinction Rebellion, qui

nous honore en posant avec force la nécessité de la lutte contre la société de consommation que vous défendez bec et ongles.

D'ici à 2022, le ministère de la transition écologique et solidaire va perdre près de 5 000 emplois, soit 10 % de ses effectifs. La palme d'or de la destruction d'emplois depuis cinq ans, tous ministères confondus, revient à celui de l'écologie. Mme la ministre de la transition écologique et solidaire mériterait une médaille pour échouer à ce point à défendre son ministère, mettant en péril, non seulement la possibilité même de politiques à la hauteur des enjeux d'atténuation et d'adaptation liés au changement climatique, mais aussi le rôle crucial de contrôle qui échoit aux autorités environnementales. Faire mieux avec moins, ça n'existe que dans la tête de technocrates n'ayant qu'une vision comptable et ignorants de la réalité concrète du travail d'intérêt collectif mené par les services de l'État.

Concrètement, ce « faire mieux avec moins » a pour noms l'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris et l'incendie de Lubrizol à Rouen. Cessez d'appeler hasard ou accident le résultat de politiques systématiques de destruction de l'État ! Depuis dix ans, les inspections de sites classés Seveso seuil haut ont baissé de 40 %. À Lubrizol, une extension a été validée par la préfecture sans aucune étude d'impact environnemental. Comment pouvez-vous, sans honte, détester les effets dont vous chérissez les causes, selon les mots de Bossuet ? Nous n'en pouvons plus de cette hypocrisie !

Revenez donc au principe fondamental du droit : il n'y a pas de loi sans la force pour la faire appliquer. Des normes sans inspecteurs, ce sont des bouts de papier ou des textes en ligne coincés sur internet et sans effet aucun. Si vous voulez que les normes soient respectées, il faut des inspecteurs, des experts, des ingénieurs. Bref, il faut que la puissance de l'État soit manifeste.

Votre budget est donc dangereux pour l'environnement et notre santé, et inconséquent au regard de l'enjeu écologique présent. En 2017 comme en 2018, le Gouvernement ne respecte pas les objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre : +6,7 % en 2017 et +4,5 % en 2018. Pourquoi irions-nous applaudir des politiques dont l'échec est patent ? Pourquoi ne pas interdire immédiatement le projet délirant d'artificialisation des sols à Europa City ? Pourquoi continuer dans cette folie du libre-échange qui organise la circulation toujours plus grande de marchandises toujours plus inutiles ?

Pourquoi ? Eh bien, laissez-moi finir par là où j'ai commencé, car votre politique est d'une circularité navrante. Parce que vous n'êtes pas là pour faire la politique du peuple, la politique de notre avenir ! Car vous ne servez que les riches aujourd'hui, sans aucune considération pour des lendemains qui, plus vous continuez et plus vous vous acharnez dans vos erreurs, risquent fort d'être silencieux.

Les pollueurs doivent payer et, parmi eux, les plus pollueurs, vos amis. L'État doit assumer son rôle à ce moment de l'histoire de France et de la civilisation humaine : il doit organiser notre résistance au changement climatique. Et cette résistance suppose, fondamentalement, le projet d'une alternative au capitalisme et à ses serviteurs.

Vous aurez beau essayer de faire taire par la force les décrocheurs de portraits du Président de la République, les opposants à Bure et les jeunes pour le climat, ils continueront à manifester, non pas en Pologne, mais contre votre Gouvernement et votre politique.

Mme la présidente Barbara Pompili. Si la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire s'est saisie de beaucoup d'articles, c'est que de plus en plus d'articles du PLF touchent à ses compétences. D'ailleurs, c'est un mouvement qui risque de continuer. De plus en plus, la fiscalité et l'écologie se rapprocheront, par la force des choses. Peut-être même verrons-nous un jour la commission des finances remplacée par la commission du développement durable...

II. EXAMEN DES ARTICLES

Article 4 (articles 200 *quater*, 200 *quater* AA [nouveau] et 1761 *bis* [nouveau] du code général des impôts) : *Mise sous condition de ressources du crédit d'impôt pour la transition énergétique avant sa suppression en 2021 et création de la prime de transition énergétique*

La commission est saisie de l'amendement I-CD100 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Cet article prétend conditionner l'obtention du crédit d'impôt pour la transition énergétique aux seuls ménages modestes et très modestes. Ce dispositif contrevient naturellement à l'urgence climatique alors même que le Gouvernement a promis d'agir en faveur de la transition énergétique.

L'amendement I-CD100 a pour objet de supprimer la condition de revenu pour l'obtention du crédit d'impôt. Il ne saurait y avoir de bon ou de mauvais CO₂ selon les revenus de ceux qui l'émettent !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Votre amendement tend, en réalité, à supprimer l'article 4, ce qui aurait pour effet de supprimer toute aide à la rénovation énergétique, puisque le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) arrive à échéance au 31 décembre prochain. J'y suis naturellement défavorable.

Je pense que l'instauration de la prime de transition énergétique à la place du CITE pour les ménages les plus modestes constituera un vrai progrès. Versée plus rapidement, cette prime sera plus incitative, et la confier à l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) favorisera l'appropriation du dispositif par les ménages, qui seront mieux accompagnés.

M. Vincent Rolland. L'idée n'est pas de supprimer les crédits, mais d'appeler l'attention sur l'instauration d'une condition de ressources : ce serait regrettable si on veut aller aussi loin que possible en matière de transition énergétique. Du reste, plusieurs collègues l'ont relevé, les revenus dont il est question sont très modestes : 43 000 euros pour un ménage représentent à peu près 1 800 euros par mois par personne.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement I-CD152 rectifié de M. Jean-Charles Colas-Roy, faisant l'objet du sous-amendement I-CD282 du rapporteur pour avis, et les amendements identiques I-CD34 de M. Bertrand Pancher, I-CD57 de M. Jean-Yves Bony et I-CD123 de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Seuls quelques amendements relatifs au CITE ont passé les fourches caudines de l'article 40 – beaucoup d'autres avaient été déposés. Mon amendement I-CD152 rectifié vise à maintenir un dispositif incitatif en faveur des chaudières à gaz à très haute performance énergétique pour les ménages appartenant aux déciles 9 et 10. Nous sommes d'accord avec l'idée qu'il faut recentrer les dispositifs existants sur les ménages les plus modestes, relevant des déciles 1 à 4, mais il est également important de conserver des aides et des incitations symboliques pour les ménages des déciles 5 à 8 – c'est l'objet de mon amendement I-CD154, que nous examinerons ensuite – et 9 et 10. En réalité, ce sont ces ménages qui investissent le plus dans la rénovation énergétique des logements. Gardons quelques aides symboliques pour l'ensemble des ménages, en faveur des actions les plus performantes. Ce que je vous propose représente 200 euros pour les ménages les plus aisés, appartenant aux déciles 9 et 10, et 400 euros pour ceux qui appartiennent aux déciles 5 à 8.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'émet un avis favorable sous réserve de conditionner la possibilité de bénéficier du CITE pour l'achat d'une chaudière à la réalisation de travaux de rénovation globale permettant d'améliorer la performance énergétique du logement. Tel est l'objet du sous-amendement I-CD282.

M. Jean-Yves Bony. Le projet de loi de finances tend à retirer du bénéfice du CITE pour les chaudières à gaz à très haute performance énergétique les ménages intermédiaires. Mon amendement I-CD57 vise à accompagner, dans le cadre d'une phase transitoire, ces ménages qui sont aussi exposés à la précarité énergétique. Dans leur cas, le CITE sera plafonné à 600 euros.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD123 a également pour objectif que les ménages dont on peut qualifier les revenus d'intermédiaires puissent bénéficier du CITE pour ces chaudières qui ont vocation à remplacer celles au fioul et au gaz qui existent aujourd'hui.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous propose de retirer les amendements I-CD34, I-CD57 et I-CD123 au profit de l'amendement I-CD152 tel que j'ai proposé de le sous-amender. L'intégration de ces chaudières dans le champ du CITE a un effet inflationniste en termes de prix et crée un effet d'aubaine, ce qui réduit l'efficacité du soutien apporté aux ménages. Il faut encadrer cette aide d'une manière plus stricte.

M. Matthieu Orphelin. Beaucoup d'amendements n'ont pas pu être acceptés compte tenu de l'article 40 de la Constitution : on bricole autour de la réintégration d'une partie des travaux réalisés par les ménages appartenant aux déciles 9 et 10. Certes, nous pouvons voter en faveur de l'amendement de M. Jean-Charles Colas-Roy, éventuellement avec le sous-amendement du rapporteur pour avis, mais il faut collectivement envoyer un message : le Gouvernement doit revoir globalement le dispositif afin de garder une incitation en faveur des travaux les plus performants réalisés par les ménages appartenant aux déciles 9 et 10 – à peu près tous les groupes paraissent d'accord sur ce point. On va avancer un peu, et c'est tant mieux, mais cela restera du bricolage par rapport à ce qu'il faudrait faire globalement.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit de s'assurer qu'il y a un accompagnement pour les équipements performants, comme les chaudières dont nous sommes en train de parler. Le rapporteur pour avis ne peut pas nous opposer un risque d'effet d'aubaine. Si on redoute une augmentation des prix à chaque fois qu'il est question de faciliter l'accès à tel ou tel type d'équipements, alors il faut renoncer au CITE et aux dispositifs d'accompagnement. Si on veut inciter, il faut réduire notablement les prix.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Je soutiens l'amendement de M. Jean-Charles Colas-Roy, qui vise à réintroduire les chaudières à très haute performance dans le dispositif. Je m'interroge, en revanche, sur le sous-amendement du rapporteur pour avis : s'il faut réaliser des travaux de rénovation globale, qui sont encore trop peu nombreux chaque année, malheureusement, cela ne risque-t-il pas d'être trop restrictif par rapport au soutien que nous voulons apporter à ces équipements très performants ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Si je parle d'effet d'aubaine, c'est parce que l'ANAH nous a dit, lors des auditions, qu'il peut en exister quand il y a trop d'incitations en ce qui concerne les chaudières. Je vous propose de conditionner l'aide à la réalisation de travaux de rénovation globale des logements afin que l'on puisse aller vers plus d'efficacité.

Successivement, la commission adopte le sous-amendement I-CD282 et l'amendement I-CD152 rectifié sous-amendé. En conséquence, les amendements I-CD34, I-CD57 et I-CD123 tombent.

La commission est saisie de l'amendement I-CD287 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous propose de supprimer la condition relative à l'équipement d'un foyer ouvert ou au renouvellement d'un foyer fermé ou d'un insert : ainsi, les ménages installant pour la première fois un appareil qui fonctionne à la biomasse pourront également bénéficier du dispositif de soutien et être orientés vers des appareils labellisés Flamme Verte 7 étoiles.

Mme la présidente Barbara Pompili. Précision technique à l'attention des collègues dont des amendements relatifs au CITE ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 : les dispositions figurant au II, III et IV de l'amendement I-CD287 sont celles qu'il faut introduire pour éviter ce problème. Cela permet notamment de préciser que les amendements ne concernent que le CITE et non la prime, qui est une dépense – on ne pourra pas adopter d'amendement à son sujet, mais on peut le faire pour le CITE, car il s'agit d'un crédit d'impôt, sous réserve de prévoir un gage. Je le dis pour que tous les groupes soient bien informés en vue de la séance publique.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD290 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. La pompe à chaleur étant également un équipement de chauffage, il me paraît souhaitable de supprimer la condition selon laquelle elle doit avoir pour finalité essentielle de produire de l'eau chaude sanitaire. Tel est l'objet de mon amendement I-CD290.

La commission adopte l'amendement.

Puis, suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, elle adopte l'amendement I-CD154 de M. Jean-Charles Colas-Roy.

Elle en vient à l'amendement I-CD289 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement est justifié par les mêmes raisons que l'amendement I-CD290.

Mme la présidente Barbara Pompili. Afin de répondre par avance à d'éventuelles interrogations, si seuls les amendements du rapporteur pour avis ont pu être gagés, c'est parce qu'ils l'ont été après l'examen de la recevabilité au titre de l'article 40 et que seul le rapporteur pour avis pouvait alors déposer des amendements après la clôture du délai de dépôt.

La commission adopte l'amendement.

Elle passe ensuite aux amendements identiques I-CD54 de M. Bertrand Pancher, faisant l'objet des sous-amendements I-CD291 et I-CD292 de M. Matthieu Orphelin, I-CD79 de M. Jean-Yves Bony, I-CD90 de M. Vincent Descoeur et I-CD254 de Mme Laurianne Rossi.

M. François-Michel Lambert. L'amendement I-CD54, par cohérence avec la volonté de réduire au maximum le reste à charge pour les ménages modestes qui bénéficient des aides à la rénovation, vise à garantir qu'ils ne verront pas diminuer le niveau de soutien dont ils bénéficient du fait de la réforme du CITE proposée par le Gouvernement. Ces ménages peuvent actuellement cumuler le CITE et les aides accordées par l'ANAH dans le cadre du programme « Habiter mieux ». Avec le projet de transformation du CITE en prime versée par l'ANAH,

le Gouvernement entend fusionner celle-ci avec les autres aides aujourd'hui versées par cet organisme. Afin de garantir que ces évolutions n'aboutiront pas à une diminution des aides dont peuvent bénéficier les ménages modestes, l'amendement I-CD54 précise que les caractéristiques et les conditions d'octroi de la prime de transition énergétique doivent être au moins aussi favorables que le cumul, pour ces ménages, du CITE et des aides versées jusqu'à présent par l'ANAH.

M. Matthieu Orphelin. Le sous-amendement I-CD291 concerne une question très importante, qui est l'élargissement du crédit d'impôt et de la prime aux propriétaires bailleurs sous condition de ressources. Un habitant sur deux des logements considérés comme des « passoires énergétiques » n'en est pas propriétaire. Il faut élargir le nouveau crédit d'impôt ou la nouvelle prime aux propriétaires bailleurs. Je vais néanmoins retirer ce sous-amendement, car ce n'était qu'une manière imparfaite d'aborder la question, compte tenu des règles qui s'imposent à nous. Il faudra que l'on en discute avec le Gouvernement d'ici à l'examen du texte par la commission des finances et en séance.

Je vais également retirer, pour les mêmes raisons, le sous-amendement I-CD292, qui tendait à maintenir un crédit d'impôt pour les ménages plus aisés.

Les sous-amendements I-CD291 et I-CD292 sont retirés.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement I-CD79 a pour objet de garantir que les ménages modestes ne verront pas leur niveau de soutien diminuer avec la réforme du CITE qui est proposée par le Gouvernement.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD90 est inspiré par un même souci d'efficacité. Les modifications envisagées n'ont de sens que si, à leur issue, les personnes concernées se trouvent dans des situations plus favorables que précédemment. Or il existe une inquiétude en ce qui concerne les montants dont elles pourraient bénéficier. On peut aujourd'hui cumuler le CITE et les aides de l'ANAH dans le cadre du programme « Habiter mieux ».

Mme Laurianne Rossi. L'amendement I-CD254 a le même objectif : s'assurer que les ménages modestes pourront être aidés dans des conditions aussi favorables qu'aujourd'hui pour la rénovation énergétique de leur logement, grâce au cumul du CITE et des aides de l'ANAH. Il faut veiller à ce que le reste à charge ne soit pas plus important qu'actuellement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je crois que ces amendements font consensus puisqu'ils ont été déposés par presque l'ensemble des groupes, et les arguments invoqués me semblent pertinents. J'émet donc un avis favorable.

La commission adopte les amendements.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD118 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Des moyens supplémentaires seront attribués à l'ANAH du fait du passage d'un crédit d'impôt à une prime. Quand on regarde les annexes du projet de loi de finances, on voit que ces moyens seront assez limités : il est indiqué que les transferts à l'ANAH pour financer la nouvelle prime s'élèveront à 60 millions d'euros. Par l'amendement I-CD118, je demande que l'on réalise des bilans trimestriels sur l'attribution de la prime afin d'avoir un état des lieux régulier sur l'application du nouveau dispositif et plus globalement de la politique de rénovation énergétique. Cela permettra de voir, chaque trimestre, s'il faut envisager ou non de renforcer les moyens de l'ANAH. Dans mon département, l'enveloppe prévue au titre de 2019 est déjà complètement dépensée alors qu'on est seulement au début du mois d'octobre.

Jusqu'à présent, on pouvait se permettre que la dépense budgétaire, sous forme de crédit d'impôt, soit plus importante que ce qui était prévu au début de l'année – on a ainsi budgété 800 millions d'euros dans le PLF pour 2019 alors qu'on sera plus près de 1,2 ou 1,3 milliard d'euros en réalité. Il est important de suivre la mise en œuvre de la nouvelle prime chaque trimestre. Ce sera compliqué, bien sûr, mais il faut s'y astreindre. Ce sera un moyen d'assurer un meilleur pilotage de la politique de rénovation énergétique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends tout à fait la nécessité de réaliser un pilotage efficace, mais je crains qu'un rapport trimestriel n'alourdisse considérablement le travail administratif de l'ANAH, alors qu'elle devra faire face au défi lié à la mise en place de la prime de transition énergétique dans des délais très réduits. Je vous propose de retirer votre amendement et de travailler avec l'ANAH sur une échéance un peu plus longue que chaque trimestre.

M. Matthieu Orphelin. Pourquoi pas une échéance de quatre mois ou à mi-année... Comme notre commission est simplement saisie pour avis, il ne s'agit que d'envoyer des signaux. Tout le monde, y compris le Gouvernement, converge autour de l'idée que le pilotage du nombre de rénovations depuis dix ans – ce n'est pas un problème datant des deux dernières années – n'est pas efficace. On a du mal à savoir quel est le nombre de rénovations énergétiques réalisées par types de logements. Il est important d'envoyer un message. Tout le monde peut comprendre l'intérêt d'un meilleur pilotage en la matière.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Il est déjà arrivé, en effet, que l'ANAH soit « coincée » à un moment donné compte tenu de son enveloppe budgétaire et qu'il y ait un « trou d'air » pour les financements de la rénovation énergétique. Je comprends que l'amendement n'est peut-être pas encore tout à fait abouti, mais il faut se demander comment faire en cas de surconsommation de l'enveloppe prévue.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous propose, monsieur Matthieu Orphelin, d'interroger ensemble l'ANAH afin de trouver le délai le plus adéquat possible pour éviter d'alourdir les démarches administratives.

M. Matthieu Orphelin. Je maintiens mon amendement, puisque nous sommes seulement saisis pour avis et que c'est l'occasion pour notre commission d'envoyer un signal, mais ce sera un plaisir d'échanger avec l'ANAH en votre compagnie après cette réunion.

La commission rejette l'amendement.

Elle aborde ensuite l'amendement I-CD147 de M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Le Gouvernement a choisi de combiner le CITE et l'aide « Habiter mieux agilité » de l'ANAH, qui fait l'objet d'une délégation aux services territoriaux, ce qui permet de la verser dans le mois suivant la réalisation des travaux par les ménages. Le Gouvernement veut confier le pilotage de la refonte des aides à l'ANAH, afin d'assurer un bon suivi des ménages. Un changement du traitement des demandes doit donc avoir lieu d'ici au 1^{er} janvier 2020. Afin que la transition s'effectue dans de bonnes conditions, mon amendement I-CD147 permettra aux directions départementales des territoires (DDT) de continuer à traiter les demandes pendant une période transitoire, du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 2020.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends votre objectif. Néanmoins, je pense que la multiplication des interlocuteurs risque de rendre la situation peu lisible, notamment pour les bénéficiaires. Le but de la réforme étant de simplifier les démarches, de donner plus de visibilité, je vous propose de retirer cet amendement.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je vais le retirer, mais il serait intéressant de demander au Gouvernement, en séance, de garantir que la transition pourra bien avoir lieu au 1^{er} janvier 2020 et de donner toutes les assurances nécessaires.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement I-CD278 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Mon amendement prévoit que les décrets régissant la prime de transition énergétique doivent être pris avant la fin de l'année en cours, afin que le dispositif puisse être appliqué d'une manière efficace dès le début de l'année 2020.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci pour cet amendement de bon sens.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement I-CD276 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement I-CD276 permettra à certains ménages de continuer à bénéficier d'un crédit d'impôt pour la réalisation de dépenses entrant dans le cadre d'une opération de rénovation globale.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CD52 de M. Bertrand Pancher, I-CD78 de M. Jean-Yves Bony et I-CD87 de M. Vincent Descoeur.

M. François-Michel Lambert. Le CITE, principal levier fiscal en faveur de la rénovation énergétique, contribue depuis plusieurs années à déclencher des travaux. Au vu des dépenses concernées et de l'urgence à agir pour remettre la France sur la trajectoire prévue dans ce domaine, il est indispensable que les aides soient orientées vers les opérations les plus efficaces pour réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre. Or les montants forfaitaires prévus pour 2020 tendent à privilégier des solutions qui ne sont pas toujours les plus pertinentes du point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le raccordement à un réseau de chaleur est, par exemple, beaucoup moins aidé que l'installation d'un poêle à bûches ou granulés, alors que le raccordement à un réseau de chaleur est beaucoup plus efficace du point de vue des émissions de CO₂. Il est indispensable d'évaluer le niveau des aides selon les types d'opérations. Tel est l'objet de l'amendement I-CD52.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement I-CD78 vise, de même, à ce qu'il y ait une évaluation dans le cadre de la transformation du crédit d'impôt en prime, à la fois pour rationaliser la dépense publique et pour contribuer plus efficacement à la transition énergétique.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD87 a le même objectif que les précédents : il s'agit de s'assurer de l'efficacité du dispositif. Nous demandons que le Parlement soit éclairé au moyen d'une évaluation portant sur chaque type de travaux. Nous devons connaître le nombre d'opérations concernées, le montant global alloué, la réduction de la consommation réalisée et les émissions de gaz à effet de serre évitées.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Ces amendements sont inspirés par un souci d'efficacité et de transparence. J'émet donc un avis favorable.

La commission adopte les amendements.

Elle en vient à l'amendement I-CD94 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement concerne de nouveau la question de l'élargissement de la prime aux propriétaires bailleurs, sous condition de ressources : nous demandons, cette fois, la présentation d'un rapport.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'ai suivi les travaux que vous avez effectués dans ce domaine. Il me semble utile de demander un tel rapport. J'émet donc un avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD104 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement I-CD104 demande la remise d'un rapport sur la manière dont on pourrait instaurer des primes permettant d'encourager des rénovations complètes et performantes, qui soient plus favorables que le cumul des primes prévues pour des opérations uniques. Des primes bonifiées pour des rénovations complètes et performantes ne sont pas prévues dans le projet de loi à l'heure actuelle.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Les amendements identiques I-CD54, I-CD79, I-CD90 et I-CD254, que nous avons adoptés, sont relatifs au cumul des primes, et les amendements identiques I-CD52, I-CD78 et I-CD87, qui ont également été adoptés, demandent un rapport annuel sur le dispositif. Dans ces conditions, je vous demande de retirer votre amendement, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement I-CD104 est retiré, de même que l'amendement I-CD130, également de M. Matthieu Orphelin.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 4 modifié.

Après l'article 4

La commission est saisie des amendements identiques I-CD179 de M. Vincent Thiébaud et I-CD250 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement I-CD179 tend à introduire l'expérimentation d'un nouveau modèle économique à travers un aménagement de l'éco-prêt à taux zéro (PTZ) pour les rénovations énergétiques permettant d'atteindre un niveau de performance « bâtiment basse consommation » (BBC) ou assimilé. Cela permettra de répondre aux objectifs fixés par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et à la nécessité, mise en avant dans le cadre du plan de rénovation énergétique des bâtiments, qui a été présenté en avril 2018, de soutenir le développement des rénovations complètes et performantes. Le principal frein aux rénovations énergétiques performantes réside dans la difficulté de réaliser les démarches administratives pour mobiliser l'ensemble des aides existantes, comme le « tour de France » de Mme Emmanuelle Wargon l'a mis en exergue. L'expérimentation que je propose

visé à montrer qu'une aide unique de l'État peut permettre de lever le frein actuel et de faciliter une massification des rénovations performantes de type BBC ou assimilées.

Cette expérimentation, qui serait limitée à 1 000 rénovations par an, sur deux ans, n'engendrerait pas de perte majeure de recettes pour l'État. Le fait que ce dispositif sera exclusif de toutes les autres aides d'État à la rénovation – CITE et aides de l'ANAH – permettra de compenser la bonification de l'éco-PTZ par la réalisation d'économies d'un même montant. Il convient aussi de mettre en perspective le coût avec les économies qui seraient réalisées par l'État si le dispositif était généralisé par la création d'un nouveau modèle économique de la rénovation reposant sur un équilibre, du point de vue de la trésorerie des ménages, entre les mensualités des prêts et les économies d'énergies réalisées. Cela permettrait d'atteindre l'objectif d'un parc bâti performant en 2050 tout en maintenant un équilibre budgétaire, et de répondre au problème important du reste à charge pour les ménages en matière de rénovation énergétique. Je suis très déçu par ce qui est prévu dans le cadre du CITE. Selon les études réalisées, notamment par l'association CRESUS, la précarité énergétique commence à toucher des foyers gagnant mensuellement 2 200 euros nets par mois et par personne.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. L'amendement I-CD250 a très bien été défendu par M. Vincent Thiébaud. J'ajoute que ces amendements identiques nous ont été proposés par l'association négaWatt, et que cette expérimentation concernerait 1 000 rénovations par an, sur deux ans, ce qui représente assez peu au regard des 750 000 opérations de ce type qu'il faudrait réaliser chaque année. Le dispositif mérite d'être expérimenté pour regarder comment le mettre en œuvre concrètement. Il existe déjà des démarches très prometteuses : ces amendements permettront de pousser plus loin encore les réflexions et les modèles proposés.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends vos arguments et je sais que vous avez beaucoup travaillé sur ce sujet avec l'association négaWatt, que je salue. Il y a, néanmoins, un problème de rédaction de ces amendements. La majoration de l'avance remboursable que vous proposez me paraît problématique : le montant ne serait plus de 30 000, mais de 60 000 euros pour 1 000 dossiers seulement. Cela créerait une inégalité selon la date de dépôt des dossiers – seuls les 1 000 premiers auraient droit à un prêt bonifié. Ce serait une rupture d'égalité devant la loi dont la base juridique me paraît très fragile. C'est pourquoi je vous demande de retirer l'amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. J'aimerais savoir si votre position s'explique par le souhait d'une meilleure rédaction de l'amendement ou si c'est un « vrai non ». Les rénovations globales coûtent souvent beaucoup plus cher que 30 000 euros : si on veut qu'elles soient réalisées, il faut accepter qu'on aille parfois au-delà de ce plafond. Plus généralement, les plafonds sont un problème en matière de rénovation globale.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous propose de sécuriser la rédaction de l'amendement en vue de la séance. Ce qui pose un problème, c'est la restriction à 1 000 dossiers.

Les amendements sont retirés.

La commission en vient à l'amendement I-CD21 de M. Bertrand Pancher.

M. François-Michel Lambert. La France a signé et ratifié l'accord d'Aichi et se doit de respecter ses objectifs d'ici à 2020. L'amendement vise, dans les espaces naturels protégés, à cibler les aides sur la rénovation, en excluant la construction neuve.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. De très nombreux sites sont inscrits ou classés ; le champ de votre amendement est donc extrêmement large. Il conduirait à restreindre fortement l'utilité des prêts visés à l'article L. 31-10-2 du code de la construction et de l'habitation, qui visent à développer les logements en zones tendues. Cette restriction ne me semble pas souhaitable eu égard aux difficultés que les personnes peuvent rencontrer pour se loger. Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

M. François-Michel Lambert. Quand on annonce zéro artificialisation d'ici à 2050, quand France Stratégie publie, fin juillet, un rapport démontrant la catastrophe de l'artificialisation des terres en France – 47 kilomètres carrés pour 100 000 habitants contre 40 en Allemagne, 29 à 28 en Italie, en Espagne ou au Royaume-Uni – on ne doit pas inciter à la construction neuve !

L'amendement favorise la rénovation, mais ne permet plus aux constructions neuves de bénéficier d'aides de l'État dans ces zones où nous ne devons plus artificialiser. M. Matthieu Orphelin le soulignait, beaucoup de niches fiscales favorisent encore la génération de CO₂. Ne faisons pas en sorte que, dans dix ou vingt ans, nos successeurs puissent parler de celle que nous avons créée et qui a contribué à l'artificialisation qui ne doit plus se produire dans ces espaces fragiles et naturels.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je trouvais cette proposition d'amendement très intéressante, mais la notion de « sites classés ou inscrits » est trop large. Si l'on adopte votre amendement, certains sites en ville ne pourront plus accueillir de constructions neuves. Il faut retravailler l'amendement.

M. François-Michel Lambert. Le rapporteur pour avis pourrait proposer un sous-amendement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous y réfléchissons ensemble, d'autant que votre amendement pose aussi des problèmes rédactionnels, car il renvoie à des dispositions réglementaires. Si elles sont modifiées après la

promulgation de la loi, le dispositif n'aura plus de sens. Je ne peux vous certifier que nous aboutirons à une solution viable.

M. François-Michel Lambert. Je vais le retirer, mais j'aurais souhaité que le rapporteur pour avis fasse preuve de plus de volontarisme. Nous devons aboutir, monsieur le rapporteur !

L'amendement est retiré.

Article 14 (article L. 2111-24 du code des transports) : *Régime fiscal des dotations versées indirectement par la société mère SNCF à SNCF Réseau*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 14 sans modification.

Article 16 (articles 265, 265 B, 265 bis, 265 ter, article 265 octies AA [nouveau], 265 octies A [nouveau], 265 octies B [nouveau], 266 quater, 266 quinquies C et 266 quindecies du code des douanes, articles 39 decies E [nouveau] et 39 decies F [nouveau] du code général des impôts, article L. 4425-22 du code général des collectivités territoriales, articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports et article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014) : *Suppression progressive de tarifs réduits de TICPE sur les carburants sous condition d'emploi et mesures d'accompagnement des secteurs concernés*

La commission examine les amendements de suppression I-CD18 de M. Vincent Descoeur, I-CD56 de M. Martial Saddier et I-CD99 de M. Vincent Rolland,

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD18 vise à supprimer l'article 16. Ce dernier prévoit la suppression de la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier (GNR) alors qu'il n'existe pas de solutions techniques alternatives qui permettraient aux entreprises d'échapper à cette surtaxe. Cela va donc entraîner des surcoûts, que le secteur du BTP évalue à 800 millions d'euros, qui entraîneront eux-mêmes une augmentation des charges et, bien évidemment, des incidences sur le coût des chantiers pour les donneurs d'ordres, au premier rang desquels les collectivités locales, ce qui est tout sauf une bonne nouvelle.

M. Vincent Rolland. J'ajoute que vont également être fortement pénalisées les entreprises qui interviennent sur les domaines skiables des stations de sports d'hiver. Elles aussi sont sensibles aux évolutions climatiques, mais les machines proposées par les fabricants n'intègrent pas encore des dispositifs ou des motorisations alternatifs. Elles seront donc fortement pénalisées, d'autant qu'elles sont en concurrence avec des entreprises étrangères. C'est pourquoi l'amendement I-CD99 propose la suppression de l'article 16.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'article 16 du PLF 2020 procède à la suppression progressive, en trois étapes, de l'avantage fiscal dont bénéficient les consommateurs de GNR. Cette progressivité, qui n'était pas prévue par le projet de loi de finances pour 2019, est une demande forte des secteurs concernés.

L'avantage fiscal va d'abord être réduit de 45 %, non pas au 1^{er} janvier, mais au 1^{er} juillet 2020 ; une deuxième réduction interviendra le 1^{er} janvier 2021 avant la suppression complète en 2022. Je ne suis pas insensible aux importantes critiques émises par les professionnels du BTP. Il n'est pas question de nier l'impact prévisible sur leur chiffre d'affaires, même si les estimations qui m'ont été transmises laissent apparaître un impact faible et surtout très variable suivant les secteurs.

Le dispositif comprend des mesures d'accompagnement, notamment une clause générale de révision de tous les contrats publics ou privés en cours afin d'intégrer la hausse du prix du carburant.

Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer vos amendements. À défaut, mon avis sera défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur pour avis, je ne peux vous laisser dire que cet article répond à « une demande forte » de la profession parce qu'il prévoit un étalement de la suppression. Ce n'est pas vrai ! Je redis que c'est là une démarche d'écologie punitive. Vous avez décidé que ces professions devaient payer des taxes alors qu'il n'existe pas de solutions alternatives aux engins à moteur – pelleuses, camions, déneigeuses, outils divers – dont elles ont besoin. Le BTP ne sert pas ses propres intérêts ; il travaille pour les collectivités et les entreprises. Demain, il devra renchérir ses coûts, et voilà encore une baisse caractérisée du pouvoir d'achat des Français !

Ce serait différent si vous proposiez aux professionnels un contrat sur plusieurs années afin de développer des technologies alternatives, mais ce n'est pas le cas. Vous avez décidé de faire payer le secteur du BTP, mais il n'est pas dans une situation suffisamment florissante pour supporter de nouvelles taxes.

Mme Valérie Lacroute. Je partage l'analyse de M. Jean-Marie Sermier s'agissant de l'écologie punitive. Il aurait été plus judicieux d'aider le secteur du BTP à trouver des énergies de substitution et à développer des véhicules plus propres. Il s'agit d'entreprises spécialisées : les véhicules ne sont pas utilisés au quotidien et en permanence ; ils ne font pas des centaines de kilomètres par jour. Et puis, où va aller cette recette supplémentaire de TICPE : dans le budget général de l'État pour financer son déficit ou dans la transition énergétique ? C'est toujours la même question qui revient à chaque nouvelle hausse des recettes de la TICPE.

M. Matthieu Orphelin. On ne peut nier le progrès par rapport au PLF 2019. La mesure s'appliquait en un an, sans mesure d'accompagnement. Le nouveau projet prévoit une progressivité sur trois ans, des mesures de révision des prix, pour le public comme pour le privé, et un mécanisme de suramortissement. Sur ce dernier point, j'ai déposé un amendement pour que l'État donne un coup de pouce supplémentaire afin d'inciter à l'achat de véhicules utilisant d'autres carburants.

M. Vincent Descoeur. Cette hausse du coût des carburants va avoir des conséquences directes pour les collectivités, tels les départements, qui possèdent des engins pour l'entretien des routes, le fauchage ou le déneigement. Les prestations de tiers rentrent aussi dans les budgets de fonctionnement. Alors que l'État a invité beaucoup de collectivités, notamment les départements, à signer des contrats encadrant leurs dépenses de fonctionnement, il contribue à une hausse inmaîtrisable, automatique et obligatoire de ces mêmes dépenses. C'est un peu cavalier ! Le Gouvernement compte-t-il prendre des dispositions pour revoir ces contrats de stabilité ?

Nous avons déjà vécu un tel transfert de charges pour d'autres taxes. Que le dispositif soit progressif ne le rendra pas moins douloureux !

Mme Sophie Auconie. J'abonde dans ce sens. Les collectivités vont connaître une augmentation indirecte de leurs dépenses puisqu'elles délèguent certains travaux à des entreprises privées, qui vont reporter cette nouvelle fiscalité sur leurs factures. Surtout, je regrette que l'on supprime un allègement de taxe sans proposer d'alternative. Je ne suis pas opposée aux incitations fiscales, mais où mènent-elles lorsqu'on est incapable de proposer des outils de substitution ?

Mme Danielle Brulebois. Je suis du même avis. Les grands groupes sont probablement capables d'absorber le surcoût, mais ce n'est pas le cas des très petites (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME). J'avais déposé un amendement prévoyant un traitement différencié des TPE au sens européen du terme, mais il a été déclaré irrecevable. C'est d'autant plus dommage que le suramortissement est particulièrement complexe pour les TPE et qu'il n'existe pas de machines électriques de substitution. Qui plus est, la différence de traitement avec les agriculteurs passe mal auprès des petites entreprises des territoires ruraux.

Mme Pascale Boyer. Dans les départements de montagne, l'économie est basée sur le ski. Les domaines skiables m'ont confirmé ne pas avoir d'alternative. À quoi sert un suramortissement quand on ne peut changer sa flotte ? Comment vont-ils pouvoir utiliser leurs dameuses sans l'exonération ?

En montagne aussi, on demande aux agriculteurs de ne plus utiliser de pesticides. Le désherbage est donc réalisé mécaniquement avec des engins utilisant du GNR. Comment vont-ils survivre à cette augmentation de charges ?

Et puis, d'autres collègues l'ont rappelé, une flotte ne se renouvelle pas en trois ou quatre ans, que l'entreprise soit grande ou petite.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La mesure avait été annoncée dans le projet de loi de finances de l'année dernière, puis le Gouvernement avait reculé. Il a retravaillé la mesure avec les représentants des professions, ajoutant une progressivité, des mesures de suramortissement et la possibilité de répercuter cette augmentation sur la facture.

Mme Valérie Lacroute souhaite l'affectation quasi-totale des recettes. Sans être opposés à une meilleure affectation de certaines recettes, nous sommes pour le principe de l'universalité de l'impôt, car il faut bien financer nos politiques régaliennes de défense, de sécurité, et nos écoles. Il est illusoire de laisser croire que toutes les recettes liées à l'énergie pourraient être affectées.

Certes, nous supprimons progressivement certaines exonérations de taxes sur le gazole mais, en contrepartie, n'oublions pas toutes les mesures favorables aux entreprises : baisses de charges, baisses d'impôt sur les sociétés – pour les grands groupes mais particulièrement pour les PME. Quant aux conséquences sur le pouvoir d'achat des particuliers, je rappelle que nous baissions massivement les impôts, ceux sur le revenu – objet du projet de loi de finances de cette année – et, progressivement, la taxe d'habitation. Ainsi, nous augmentons ou poursuivons la taxation des activités polluantes, mais diminuons la fiscalité sur les entreprises et les ménages. C'est toute la cohérence de notre budget.

M. Vincent Rolland. Ma collègue sud-alpine a souligné que les entreprises ne peuvent pas changer tout leur matériel en trois ou quatre ans. Quand bien même elles le pourraient, cela ne changerait rien, car il n'existe pas d'alternative au moteur thermique pendant encore au moins quatre ou cinq ans ! Quant au remplacement du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) par un allègement de charges patronales, il n'a pas suscité le même enthousiasme chez les entreprises saisonnières d'aménagement ou d'exploitation de domaines skiables que chez vous. Elles ne s'y sont pas retrouvées.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Je défends toujours avec beaucoup d'enthousiasme les professions du bâtiment, car elles portent beaucoup sur leurs épaules la rénovation énergétique des bâtiments. Pour autant, avec le GNR, nous avons un problème de cohérence : d'un côté, nous disons ne plus vouloir d'activités polluantes et, d'un autre côté, comme l'a souligné M. Matthieu Orphelin, nous maintenons des niches de soutien à la filière, qui favorisent encore les pratiques polluantes. J'entends les inquiétudes concernant les plus petites entreprises. Le système proposé étant progressif, ne serait-il pas utile d'en dresser le bilan après un an, afin d'évaluer son impact sur les plus petites entreprises et, le cas échéant, de corriger très vite le tir ? Peut-être qu'un rapport serait intéressant.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Pour ma part, je viens des Bouches-du-Rhône, et je suis aussi régulièrement en contact avec les professionnels du BTP. Je sais que des négociations sont en cours depuis un an avec les différents ministères, notamment avec les services de MM. Gérald Darmanin et Bruno Le Maire. Ces négociations ont abouti, vous avez omis de

l'indiquer, à des mesures de compensation : l'élargissement à tous les travaux d'entretien de réseaux des dépenses éligibles au fonds de compensation pour la TVA (FCTVA), afin de soutenir les dépenses d'entretien des collectivités locales ; le relèvement de 5 % à 10 % minimum du montant des avances versées aux PME dans le cadre des marchés publics locaux des collectivités locales et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ; la diminution de la retenue de garantie de 5 % à 3 %.

Quant à la distorsion de concurrence avec les agriculteurs relevée par Mme Danielle Brulebois, un renforcement des contrôles est prévu afin de sanctionner les agriculteurs qui utiliseraient leur GNR à des fins autres qu'agricoles. Le débat a donc eu lieu, les mesures de compensation et d'accompagnement existent et elles ont même été saluées par la profession.

La commission rejette les amendements.

Elle en vient à l'amendement I-CD66 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement est le premier d'une série qui vise à supprimer progressivement certaines niches fiscales. En France, plus d'un quart du CO₂ est émis par des secteurs qui en bénéficient. Bien sûr, nous devons accompagner les secteurs concernés, mais il faut progressivement supprimer toutes ces niches fiscales.

L'amendement I-CD66 concerne une nouvelle niche du projet de loi de finances pour 2020 qui prévoit d'étendre au transport fluvial de passagers la niche existante sur la TICPE prévue pour le transport fluvial de marchandises. La suppression de cette niche pourrait être assortie d'un accompagnement du secteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends votre idée, mais cette disposition est cohérente avec la loi d'orientation des mobilités, qui nous a permis d'apprécier l'excellent travail de notre rapporteure Mme Zivka Park. Il est logique d'accorder au transport fluvial de personnes le même régime qu'au transport fluvial de marchandises. Mon avis sera défavorable si vous ne retirez pas votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine les amendements identiques I-CD49 de M. Vincent Descoeur, I-CD64 de M. Jean-Yves Bony et I-CD95 de M. Vincent Rolland.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD49, inspiré par l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM), vise les usages très spécifiques liés à la neige en montagne. Il s'agit de faire bénéficier d'un régime fiscal adapté le gazole non routier utilisé à des fins de service public et de sécurité. Le Gouvernement a fait le choix de prévoir des régimes fiscaux spécifiques dans certains secteurs du fait de leur exposition à la concurrence ; il est proposé de retenir la même logique pour le tourisme en montagne.

M. Vincent Rolland. L'amendement I-CD95 est identique. Dans un contexte de forte concurrence internationale, il convient de prévoir un régime dérogatoire pour ces entreprises.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. La spécificité des activités en montagne est prise en compte dans les différents dispositifs de suramortissement proposés par le Gouvernement. En outre, les activités de déneigement et de damage des pistes ne sont pas dans une situation comparable aux secteurs préservés de la hausse de la fiscalité sur le GNR. Je vous propose de retirer vos amendements, sinon j'émettrai un avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons bien vite voté sur les amendements de suppression... Le rapporteur pour avis nous transmet un communiqué de presse sur les mesures de compensation. Je les détaille. L'élargissement de la liste des dépenses éligibles au FCTVA aux travaux d'entretien de réseaux des collectivités locales – cela ne concerne pas les entreprises. Le relèvement de 5 % à 10 % minimum du montant des avances pour les PME dans le cadre des marchés publics, uniquement dans les EPCI dont le budget de fonctionnement est supérieur à 60 millions d'euros – les collectivités locales rurales ne sont donc absolument pas concernées. La diminution de la retenue de garantie de 5 % à 3 %, qui doit être mise en œuvre dans des conditions restant à définir – on ne sait absolument pas où l'on en est. Et, bouquet final, le renforcement des contrôles sur les agriculteurs qui utiliseraient leur GNR à d'autres fins qu'agricoles. Ainsi, un agriculteur qui aidera le conseil municipal à fleurir sa commune rurale avec sa remorque devra utiliser un gazole non routier non agricole. C'est scandaleux ! Vous irez expliquer aux agriculteurs pourquoi la gendarmerie renforce ses contrôles sur la couleur de leur gazole !

Mme Pascale Boyer. Dans les petites communes de montagne, ce sont les agriculteurs qui effectuent le déneigement. S'ils ne sont plus exonérés parce que ce n'est pas une activité agricole, les petites collectivités territoriales vont être dans l'embarras. Devra-t-on arrêter de circuler ou se déplacer à skis ? Vous ne le savez peut-être pas mais, en montagne, il neige fortement l'hiver. Le déneigement est indispensable pour que les populations circulent, que les enfants aillent à l'école, que les gens travaillent et que les malades ou les blessés puissent être évacués vers les centres hospitaliers.

Mme Danielle Brulebois. Les conseils départementaux sont effectivement souvent obligés de faire appel aux agriculteurs pour déneiger les routes, car ils ne trouvent personne pour le faire. C'est le cas dans le Jura.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Madame Danielle Brulebois, c'est bien vous qui avez dénoncé la distorsion de concurrence entre les agriculteurs et le secteur du BTP. Soyons pragmatiques, on ne viendra pas embêter l'agriculteur qui aide une collectivité ! Ce qui est visé, ce sont, par exemple, les chantiers de terrassement.

La commission adopte les amendements.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD153 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'année dernière, nous avons adopté une nouvelle niche fiscale sur la consommation d'énergie des centres de stockage de données. Le présent amendement propose de la rendre plus incitative, afin que les exploitants de ces centres organisent des dispositifs de récupération de la chaleur ou développent les énergies renouvelables. Destinée à renforcer l'attractivité et la compétitivité économique d'un secteur en plein développement, cette niche fiscale a eu des incidences négatives sur la transition écologique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement, sur lequel je me suis penché attentivement, appelle plusieurs questions : combien de centres de données seront concernés ? Combien d'entre eux sont considérés comme « performants » et qu'entendez-vous par ce terme ? Quel est le niveau actuel de réutilisation de la chaleur ou de l'énergie dans un *data center* ? Surtout, quel serait le coût d'une telle mesure pour l'État ?

M. Matthieu Orphelin. Je vous rappelle que, l'année dernière, nous avons découvert cet amendement d'origine gouvernementale quelques heures avant le débat en séance publique, sans aucune des études d'impact que vous demandez, monsieur le rapporteur pour avis. J'y travaillerai avec plaisir avec le Gouvernement, puisque nous ne disposons pas des moyens de l'exécutif. Cet amendement participe de la démarche que nous devons adopter d'examiner une par une les différentes niches fiscales. À cet égard, il y en aura de nombreux autres. Soit on s'y attaque, soit on continue à adresser des signaux qui ne vont pas dans le sens de la transition écologique.

Mme Danielle Brulebois. Notre collègue a tout à fait raison. Il faut se pencher sur la consommation électrique des usages numériques et, en particulier, des fermes de données, qui connaissent un développement exponentiel et bénéficient, de surcroît, d'un tarif préférentiel, tout cela profitant, *in fine*, aux GAFAs. C'est là un réel sujet.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Souhaitant que chacun puisse voter selon ses convictions, je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement I-CD260 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous demande de retirer cet amendement, qui nécessite des éclaircissements, notamment juridiques.

M. Matthieu Orphelin. Je le retravaillerai d'ici à la séance.

L'amendement est retiré.

Elle passe à l'amendement I-CD142, également de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. En supprimant les alinéas 41 et 42, vous n'annuleriez pas un avantage existant mais une mesure d'accompagnement prévue pour atténuer l'effet sur le secteur portuaire de la suppression progressive de l'avantage fiscal des carburants non routiers. Je demande le retrait de cet amendement.

L'amendement I-CD142 est retiré.

La commission examine, en présentation commune, les amendements I-CD143 et I-CD144 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Ces amendements, que j'ai évoqués tout à l'heure, ont pour objet d'envoyer un signal positif sur le suramortissement. La valeur forfaitaire retenue aujourd'hui est de 40 %, compte tenu du taux d'impôt sur les sociétés. Dans le prolongement des discussions que nous avons eues tout à l'heure sur le gazole non routier, porter le taux de suramortissement à 50 % constituerait un signal modeste, qui ne coûterait pas bien cher à l'État et montrerait notre volonté de promouvoir les solutions alternatives aux équipements utilisant le gazole non routier.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Ces deux amendements se heurtent, semble-t-il, au droit européen des aides d'État. Je vous propose de les retirer pour travailler à les rendre compatibles.

M. Matthieu Orphelin. Je souhaiterais que le rapporteur pour avis m'explique où réside l'incompatibilité. À moins qu'une erreur ne se soit glissée dans le dispositif, nous souhaitons uniquement porter le taux de suramortissement à 50 %.

La commission rejette successivement les amendements I-CD143 et I-CD144.

Elle émet ensuite un avis favorable à l'adoption de l'article 16 modifié.

Article 18 (articles 39, 54 *bis*, 93, 170 *bis*, 199 *undecies* B, 217 *undecies*, 244 *quater* W, 1007 [nouveau], 1007 *bis* [nouveau], 1008 [nouveau], 1010, 1010 *bis*, 1010 *ter*, 1011 [nouveau], 1011 *bis*, 1012 [nouveau], 1012 *bis* [nouveau], 1012 *ter* [nouveau], 1012 *quater* [nouveau], 1599 *quindecies*, 1599 *sexdecies*, 1599 *novodecies*, 1599 *novodecies* A, 1628-0 *bis*, 1635 *bis* M, 1647 et 1723 *ter*-0 B du code général des impôts, article L. 4331-2 du code général des collectivités territoriales, article 35 de la loi n° 93-859 du 22 juin 1993 de finances rectificative pour 1993 et article 62 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier) : *Refonte des taxes sur les véhicules à moteur*

La commission est saisie de l'amendement I-CD267 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à faire évoluer le barème d'amortissement des véhicules électriques afin d'accroître l'incitation à leur acquisition. Il marque notre ambition en matière de verdissement des flottes.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement I-CD268 du rapporteur pour avis.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CD109 de Mme Valérie Beauvais, I-CD185 de M. Jean-Marie Sermier et I-CD200 de M. Stéphane Demilly.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement I-CD109 a pour objet de conforter les objectifs, essentiels, d'économies d'énergie en prenant les mesures qui contribueront au développement de carburants alternatifs, tels le superéthanol E85. Par rapport à l'essence, ce carburant permet une réduction de 50 % des émissions nettes de gaz à effet de serre et de 90 % des émissions de particules. Il constitue une solution alternative aux carburants fossiles.

Concernant les véhicules flexfuel d'origine fonctionnant au superéthanol E85, il convient de soumettre le mode de calcul de la taxe sur les véhicules de société au principe défini par le décret n° 2019-737 du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants. Ce texte octroie aux particuliers un abattement de 40 % des émissions de CO₂, entraînant une minoration du malus économique, pour les véhicules conçus pour fonctionner au superéthanol. Il serait donc cohérent, au nom de l'égalité devant l'impôt, que les entreprises se voient appliquer la même règle lors de l'achat de véhicules. Tel est l'objet de l'amendement I-CD109.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement identique I-CD185 tend, effectivement, à soumettre les sociétés aux mêmes règles que les particuliers. On ne comprend d'ailleurs pas la raison de cette différence dans le texte. Il doit s'agir d'une erreur, et nous proposons de la réparer pour l'environnement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je partage votre objectif, tout en regrettant que M. Jean-Luc Fugit ne soit pas là ; il aurait certainement évoqué avec beaucoup de passion le verdissement des flottes. Vous voulez faciliter le recours aux carburants alternatifs en incitant les constructeurs à proposer des moteurs flexfuel permettant notamment d'accueillir le superéthanol E85. Or vous ne dites pas que ce carburant bénéficie déjà d'un soutien très important, à travers un tarif réduit de TICPE, la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, l'exonération de taxe régionale à l'immatriculation, les abattements malus et la prime à la conversion. De fait, les ventes de l'E85 ont augmenté de 100 % au premier semestre. Pour toutes ces raisons, je vous demande de retirer vos amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

La commission rejette les amendements.

Elle est ensuite saisie des amendements identiques I-CD218 rectifié de Mme Barbara Pompili et I-CD201 de M. Matthieu Orphelin, qui font l'objet du sous-amendement I-CD275 du rapporteur pour avis et des sous-amendements identiques I-CD284 de M. Matthieu Orphelin et I-CD283 de Mme Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'amendement I-CD218 rectifié vise à revoir nos critères de définition du bonus-malus pour les voitures. Face à l'urgence climatique, il est prioritaire, nous en convenons tous, de réduire nos émissions de CO₂. Le poids du secteur des transports dans ces dernières appelle des mesures spécifiques, d'où la définition par l'Union européenne d'objectifs de diminution des émissions de CO₂ des voitures. Pourtant, celles-ci sont à la hausse, notamment en raison d'une réorientation des ventes vers des véhicules plus lourds – les fameux *sport utility vehicle* (SUV) que nous voyons beaucoup dans les publicités. Plus d'une voiture neuve sur trois immatriculée en Europe en 2018 est un SUV. Cet engouement explique pourquoi le poids moyen des voitures neuves a augmenté, surcompensant la baisse des émissions obtenue grâce aux avancées technologiques. Or le poids des véhicules est un facteur aggravant d'émission de CO₂, car il freine l'avancement des voitures et augmente la consommation énergétique.

Cela justifie la proposition d'un bonus-malus indexé sur les émissions de CO₂, mais aussi sur le poids du véhicule, pour dissuader les ménages d'acheter des véhicules de plus en plus gros et lourds. Rappelons, à cet égard, que 58 % des trajets de moins d'un kilomètre entre le domicile et le travail se font en voiture. Cette mesure enverrait aux constructeurs un signal les incitant à fabriquer des voitures plus légères, consommant peu d'énergie. Dans le système actuel, 90 % des véhicules ne sont pas frappés par un malus ou se voient imposer un malus inférieur à 500 euros. Le dispositif est donc peu efficace. Le projet de loi de finances pour 2020 prévoit une hausse du barème qui changera la donne, mais à la marge seulement. D'où notre proposition d'agir sur la taille des voitures par un malus qui prendrait en compte les émissions de CO₂ et le poids des véhicules.

En prévision du débat qui ne manquera pas d'avoir lieu, je précise que le dispositif prévoit un barème différencié pour les véhicules électriques, qui sont plus lourds du fait de leur batterie. Toutefois, là aussi, il convient d'accompagner les constructeurs vers la création de véhicules électriques plus légers. Certains pensent qu'il faut faire échapper cette catégorie de voitures à l'application du malus au poids. Je comprends qu'on veuille éviter de délivrer des messages contradictoires, mais il faut dorénavant apprendre à regarder les analyses de cycle de vie entier des véhicules. Celles-ci révèlent qu'un véhicule électrique lourd émet, sur tout son cycle de vie, plus de CO₂ qu'un petit véhicule à essence. C'est pourquoi le dispositif que nous proposons permettrait aussi d'appliquer un malus au poids aux véhicules électriques.

Néanmoins, les familles nombreuses bénéficieraient d'une minoration tenant compte de leurs spécificités.

M. Matthieu Orphelin. Ma présentation de l'amendement I-CD201 sera brève puisque nous avons été plusieurs à travailler sur ce sujet avec Mme Barbara Pompili.

Nous devons rendre le bonus-malus plus efficace qu'il ne l'est aujourd'hui, puisque 90 % des véhicules ne font pas l'objet d'un malus ou subissent un malus inférieur à 500 euros. L'inversion de la courbe des émissions des véhicules neufs, qui repart à la hausse depuis trois ans, est évidemment très problématique. Le système proposé, fondé sur le poids du véhicule, tout en accordant une réfaction aux voitures électriques et aux véhicules hybrides rechargeables pour tenir compte du poids de la batterie – c'est l'objet des sous-amendements –, et en prenant en considération les spécificités des familles nombreuses, serait beaucoup plus incitatif qu'il ne l'est aujourd'hui.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Madame la présidente, vous avez très bien posé le débat, en soulignant la particularité des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Mon sous-amendement I-CD275 vise à exclure du dispositif que vous proposez ces deux catégories de véhicules.

M. Matthieu Orphelin. Le sous-amendement I-CD284 vise, au contraire, à y inclure certains véhicules hybrides.

M. François-Michel Lambert. Quelles seraient les conséquences concrètes de l'adoption de l'un ou des autres sous-amendements ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Si le sous-amendement du rapporteur pour avis M. Jean-Marc Zulesi était adopté, il ferait tomber celui de M. Matthieu Orphelin, et les véhicules électriques et hybrides rechargeables seraient exclus du champ d'application du malus au poids. Dans le cas contraire, le sous-amendement de M. Matthieu Orphelin, et partant, le mien, pourraient être votés, et leur adoption conduirait à intégrer dans le dispositif tous les véhicules, sans exception, en accordant cependant aux véhicules hybrides rechargeables une réfaction identique à celle octroyée aux voitures électriques.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Une partie notable des membres du groupe La République en marche trouve intéressante l'idée d'ajouter le critère du poids à celui des émissions de dioxyde de carbone, parce qu'en effet, on s'aperçoit que tous les efforts pour réduire les émissions sont contrecarrés par la tendance à l'augmentation du poids des véhicules. L'application d'un malus sur les véhicules les plus lourds nous paraît de nature à adresser un signal utile, à condition de retirer les véhicules hybrides rechargeables et électriques du champ du dispositif, ces derniers étant alourdis par la présence de batteries. La majorité du groupe La République en marche est donc favorable aux amendements identiques modifiés par le sous-amendement du rapporteur pour avis.

M. Matthieu Orphelin. Si le sous-amendement du rapporteur pour avis a l'avantage de la simplicité, il ne règle pas la question des véhicules électriques ou hybrides de volume et de poids très importants.

Mme la présidente Barbara Pompili. Ce débat ne sera très probablement pas tranché ce soir, mais il me semble très important d'introduire le poids du véhicule comme élément à prendre en compte. Par ailleurs, ayons à l'esprit que les SUV électriques n'ont pas beaucoup de sens non plus. À chacun de se prononcer en fonction de l'avancement de sa réflexion.

La commission adopte le sous-amendement I-CD275. En conséquence, les sous-amendements I-CD284 et I-CD283 tombent.

Elle adopte ensuite les amendements I-CD218 rectifié et I-CD201 sous-amendés.

Elle en vient à l'amendement I-CD269 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'article 18 met fin, à compter de 2021, à la possibilité d'acquérir des véhicules utilitaires, non couverts par le malus, pour les convertir en véhicules de tourisme échappant au malus, du fait qu'il ne s'agit pas de leur première immatriculation. Malgré les difficultés que cela pourrait causer à l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), le présent amendement propose de faire entrer en vigueur cette mesure courant 2020 et au plus tard le 1^{er} juillet 2020, en l'inscrivant à l'article 1011 *bis* du code général des impôts, pour mettre fin au plus vite à cette pratique de contournement.

La commission adopte l'amendement.

Elle émet ensuite un avis favorable à l'adoption de l'article 18 modifié.

Article additionnel après l'article 18 (article 83 du code général des impôts) : *Élargissement des frais professionnels à l'acquisition de dispositifs de conversion des véhicules au superéthanol E85*

La commission est saisie de l'amendement I-CD230 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. J'avais présenté cet amendement lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, et l'on m'avait donné rendez-vous au débat sur le projet de loi de finances. Je propose donc à nouveau de rendre éligibles au régime des frais réels déductibles de l'impôt sur le revenu l'acquisition et l'installation d'un boîtier flexfuel, qui permet de convertir un véhicule essence au bioéthanol. Cela me semble aller dans le sens de la politique menée par le Gouvernement et la majorité parlementaire en faveur de trajets entre le domicile et le travail moins coûteux. Cela favoriserait également une mobilité beaucoup plus vertueuse, tant pour le pouvoir d'achat que pour l'environnement. Pour rappel, en Europe, le bioéthanol réduit en moyenne de 70 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'essence fossile. Voilà un amendement de bon sens, qui enverrait un signal intéressant aux automobilistes et aux constructeurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Votre proposition est intéressante, mais suppose que l'on arrive à travailler sur les déductions de frais professionnels. Deux critères doivent être réunis pour permettre le remboursement des frais professionnels : d'une part, les frais doivent effectivement avoir été engagés, le montant déclaré devant correspondre à la dépense effectuée ; d'autre part, les frais doivent avoir une finalité professionnelle. D'après notre analyse, le second critère serait difficile à constater, puisque l'assimilation de cette dépense à des frais professionnels ne serait pas toujours justifiée. Juridiquement, des frais qui, dans certains cas, ne sont pas professionnels ne peuvent pas être assimilés, dans leur ensemble, à des frais professionnels.

Mme Laurianne Rossi. J'entends cet argument, mais il me semble qu'il appartient aux services des impôts de vérifier cela, au même titre que les frais liés aux déplacements et aux trajets entre le domicile et le travail au moyen d'un véhicule à essence, ou que les frais vestimentaires. L'acquisition et l'installation de ce boîtier appelleront évidemment un contrôle, si nécessaire avec justificatifs à l'appui.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 18

La commission examine l'amendement I-CD4 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement, que j'ai déjà défendu sans succès, vise à prendre en considération la situation de nos concitoyens qui résident dans des zones rurales et périurbaines et n'ont pas d'alternative à l'utilisation de leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail, dans un contexte

marqué par la hausse du prix des carburants. Il propose la mise en place d'un ticket carburant, sur le modèle du ticket restaurant, afin de permettre à l'employeur de participer aux frais de transport des salariés, comme il peut le faire, aujourd'hui, s'agissant des transports collectifs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Votre proposition s'inspire peu ou prou de la philosophie qui a conduit à l'élaboration du forfait mobilités durables. Des discussions étant en cours afin d'avancer en ce sens lorsque la loi d'orientation des mobilités sera promulguée, je vous propose, en attendant leur aboutissement, de retirer votre amendement.

M. Vincent Descoeur. Je veux bien attendre mais, pour être sûr qu'on ne l'oublie pas, je maintiens mon amendement.

La commission rejette l'amendement I-CD4.

Article 19 (article 265 septies du code des douanes) : *Diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandises*

La commission est saisie de l'amendement de suppression I-CD20 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'article 19 diminue de 2 euros par hectolitre le remboursement de TICPE s'agissant du transport routier de marchandises. Par cet amendement de suppression, je souhaite que nous nous interroguions sur l'impact qu'aura cette mesure sur les nombreuses PME et TPE du secteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je sais que, comme moi, vous tenez au financement de la loi d'orientation des mobilités, monsieur Vincent Descoeur. Cet objectif a justifié qu'à l'issue de son examen en première lecture, le Gouvernement fasse des propositions pour rendre possible un accord de la commission mixte paritaire, qui n'a malheureusement pas eu lieu. Nous proposons de sanctuariser la proposition faite par Mme Élisabeth Borne au lendemain du vote en première lecture pour financer nos transports du quotidien. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CD20.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD124 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement a déjà été discuté dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Il propose une autre solution que la diminution du remboursement partiel de TICPE, qui me paraît faire écho à l'annonce faite il y a quelques jours par le secrétaire d'État aux transports d'un dispositif, agréé par les transporteurs et le ministère, d'éco-contribution en fonction des émissions de CO₂ liées aux ordres de prestation de transport. Ce dispositif, très vertueux au regard du principe pollueur-payeur, présenterait

l'avantage d'être neutre pour les transporteurs, les modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre liées aux prestations de transport étant bien connues aujourd'hui. Je crois que notre collègue M. François-Michel Lambert présentera un peu plus loin un amendement de même nature. En tout cas, voilà une solution concrète pour alimenter les discussions entre le ministère et les transporteurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Tout en comprenant votre proposition, je crois qu'il faut respecter les négociations, actuellement en cours entre le secrétaire d'État aux transports et l'ensemble de la profession, sur un transfert aussi fluide que possible des 2 centimes en question du transporteur vers le chargeur. On nous a laissé entendre que les discussions pourraient aboutir durant l'examen du projet de loi de finances. Laissons-les donc porter leurs fruits et attendons que M. Jean-Baptiste Djebbari vienne nous les présenter.

M. François-Michel Lambert. La logique aurait voulu que nous annulions la diminution de 2 centimes du remboursement partiel sur le gazole dont bénéficie le transport routier de marchandises, puisque, d'après ce que l'on entend, cette mesure sera remplacée. À un moment donné, il faut être cohérent, et je regrette que nous ne l'ayons pas été en supprimant cette refiscalisation imposée par le Gouvernement.

Des négociations en vue de remplacer cette mesure par une autre sont certes en cours, monsieur le rapporteur pour avis, mais la représentation nationale pouvait très bien décider d'annuler la diminution de 2 centimes, se montrer force de proposition, sans attendre le résultat des discussions du Gouvernement avec les représentants professionnels. Nous ne sommes pas qu'une chambre d'enregistrement ! En l'occurrence, voter l'amendement présenté par MM. Matthieu Orphelin et Bertrand Pancher serait un signal fort qu'enverrait la représentation nationale ou, tout au moins, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, en invitant logiquement à taxer la production de CO₂ dans le transport plutôt qu'à augmenter aveuglément le coût du gazole.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je crois que nous montrons que nous ne sommes pas une simple chambre d'enregistrement.

M. François-Michel Lambert. Pas ce soir !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Les débats sont fournis, des propositions sont faites et débattues ; certaines sont acceptées, d'autres non. Vous dites que les choses pourraient évoluer sur les 2 centimes ; je ne le pense pas. En revanche, le mécanisme de leur répartition pourrait changer. À cet égard, je m'en remets à la sagesse des parties aux négociations en cours.

M. Matthieu Orphelin. Je pense que nous jouons notre rôle. Notre commission étant saisie pour avis, nous pouvons plus facilement mettre sur la table des propositions, ce qui, au demeurant, entre dans le champ de notre mission.

Je maintiens donc cet amendement. La solution que je propose ici, avec d'autres, est, à mes yeux, plus vertueuse encore qu'un simple ajustement de la niche fiscale sur le gazole.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je rejoins M. Matthieu Orphelin, nous sommes là pour faire des propositions. Le rapporteur pour avis a d'ailleurs dit qu'un nombre non négligeable d'entre elles étaient retenues, y compris parmi les amendements des groupes d'opposition.

En revanche, je suis surpris de la position du groupe Libertés et territoires, telle qu'elle est exprimée par la voix de notre collègue M. François-Michel Lambert : nous aurions dû, dit-il, annuler la hausse de 2 centimes. Il est quand même dommage d'en arriver là ! En notre qualité de membres de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, nous pouvons être fiers de cette mesure. Pour notre part, nous soutenons la démarche du rapporteur pour avis de faire confiance aux négociations. Du reste, le Gouvernement pourra nous apporter des explications, dans l'hémicycle, d'ici à quelques semaines.

M. François-Michel Lambert. Je n'ai pas dit que je voulais supprimer de façon brutale la mesure relative aux 2 centimes. J'ai simplement indiqué que, si nous remettons à plat la fiscalité du transport dans sa totalité, et pas seulement celle du transport routier, il faudrait commencer par supprimer un système qui ne tient absolument pas compte du CO₂ produit dans l'activité globale de transport de marchandises en France. Qu'on ne fasse pas croire que le groupe Libertés et territoires n'a pas la volonté de faire peser sur le transport, de marchandises comme de passagers, la juste fiscalité se rapportant au CO₂ dégagé. C'est tout le contraire, M. Matthieu Orphelin et moi-même pouvons vous en assurer.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement I-CD156 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. L'amendement s'inscrit dans le droit fil de la remise à plat de la fiscalité. Il part d'un constat simple : la France ne respecte pas ses objectifs de diminution d'émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, les niches fiscales sur la taxation des énergies fossiles représentent 16 milliards d'euros. À elles seules, quatre niches impliquent que 25 % des émissions françaises sont peu ou pas taxées : l'exonération sur le kérosène des avions, les taux réduits pour les poids lourds, pour le gazole non routier et pour le gazole routier par rapport à l'essence. L'amendement vise à mettre fin à la niche fiscale bénéficiant au transport routier de marchandises. Il faut commencer par faire payer les pollueurs et par mettre en place des règles collectives pour être à la hauteur de l'urgence écologique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Même si je comprends la logique qui consiste à échelonner la réduction du remboursement dont bénéficie le transport routier, votre amendement est trop radical, en supprimant, du jour au

lendemain, toute aide au transport routier de marchandises. Une telle différence de tarif introduirait notamment un important différentiel de compétitivité – je sais que vous n’aimez pas ce mot – pour les entreprises du secteur, au moment de la renégociation des contrats, ce qui ne me semble pas soutenable. Avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Monsieur le rapporteur pour avis, ne vous inquiétez pas : « radical » n’est pas un gros mot pour nous ! Nous assumons de défendre une écologie radicale. Il est urgent que les marchandises cessent de transiter par ces moyens qui bénéficient d’un avantage fiscal.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous sais très sensibles à la démarche ambitieuse de la majorité en matière de stratégie de fret ferroviaire, et ne doute pas que vous serez à nos côtés pour la soutenir.

La commission rejette l’amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l’adoption de l’article 19 sans modification.

Après l’article 19

La commission est saisie de l’amendement I-CD221 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Pendant la suspension, j’ai pu échanger avec le rapporteur pour avis, ce qui nous permettra d’avancer sur la question. L’amendement vise à sortir d’une logique punitive, qui fiscalise les acteurs, sans remonter au donneur d’ordre, en imputant le CO₂ mentionné sur les factures de transport, non pas aux transporteurs mais aux chargeurs qui auront choisi un système moins vertueux. Je précise qu’il a reçu le soutien d’une très large partie des professionnels du transport routier.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Malgré notre débat passionné pendant la pause, vous ne m’avez pas convaincu. Il est déjà prévu aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports que les contrats qui lient transporteurs et chargeurs soient révisés de plein droit pour couvrir la variation du coût du carburant, ce qui réduit l’impact de la mesure pour les transporteurs. Demande de retrait ou avis défavorable.

La commission rejette l’amendement.

Elle en vient à l’amendement I-CD203 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L’amendement vise à mettre fin à l’assujettissement à la TVA des taxes portant sur les carburants, afin d’éviter une double taxation, d’autant que le prix des carburants augmente.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. En vertu des règles européennes, la TVA est exigible sur toutes les taxes, sauf sur elle-même. Par ailleurs, les augmentations de taxes sur les carburants ont été gelées en 2019.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement I-CD191, également de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'amendement vise à instaurer une TICPE flottante, afin d'adapter la hausse des taxes sur les carburants aux fluctuations du prix du pétrole. Le litre de gazole dans le Cantal est à plus de 1,70 euro en ce moment !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'objectif de notre fiscalité sur les carburants, dont sa composante carbone, est de donner de la visibilité sur l'évolution de la taxation des carburants. L'existence d'une fiscalité carbone est contradictoire avec votre objectif, qui est de maintenir des prix artificiellement bas pour le carburant.

La commission rejette l'amendement.

Elle discute ensuite de l'amendement I-CD155 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Nous vous proposons une nouvelle fois cet amendement qui nous tient à cœur et qui concerne l'exonération de TICPE sur le kérosène aérien à usage commercial. Cela représente, pour l'État, un manque à gagner de 3,6 milliards d'euros en 2019. L'avion est pourtant le mode de transport le plus polluant. Le Gouvernement propose la mise en place d'une taxe sur les billets d'avion, qui ne rapporterait que 180 millions d'euros – une goutte d'eau, sachant qu'il faudrait au moins 15 à 18 milliards d'euros de financements supplémentaires par an en faveur du climat. C'est pourquoi il nous apparaît nécessaire de rétablir la contribution de ce secteur à la hauteur de sa responsabilité dans le changement climatique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Vous avez raison de souligner la nécessité de travailler dans le sens d'une taxation. Cela étant, c'est au niveau européen qu'elle doit se faire. Au regard de l'article 14 de la directive du 27 octobre 2003, il n'est pas possible de supprimer cette exonération, sauf pour les vols intérieurs, ce qui ne serait pas pertinent, dans la mesure où 90 % de la dépense fiscale bénéficie aux vols internationaux. Votre mesure créerait un différentiel de compétitivité pour l'aviation française et réduirait la connectivité de nos aéroports.

Mme Mathilde Panot. C'est la troisième fois, dans cette législature, que nous avons ce débat et la troisième fois aussi qu'on nous répond qu'il faut attendre une décision européenne, sans que rien n'avance...

La commission rejette l'amendement.

Article additionnel après l'article 19 (articles 265 et 265 bis du code des douanes): *Suppression progressive de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport maritime de passagers organisé par des entreprises privées*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CD158 de M. Loïc Prud'homme ainsi que les amendements I-CD216 et I-CD212 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Mathilde Panot. L'amendement I-CD158 vise à faire payer d'abord et avant tout les plus gros pollueurs, en mettant fin à l'exonération de taxes qui profite au carburant maritime. Un cargo produit autant de soufre qu'un million de voitures. Les cargos acheminent plus de 90 % des marchandises de la planète et génèrent une pollution digne des pires heures de l'ère industrielle. Leurs émissions sont extrêmement coûteuses, tant en vies humaines, puisqu'elles causent près de 60 000 morts, soit l'équivalent de la totalité des habitants de Valence, de Troyes ou de Chambéry, que pour les finances publiques, dans la mesure où elles coûtent 58 milliards d'euros aux services de santé. Il est urgent d'agir sur cette question !

Mme Laurianne Rossi. Mes deux amendements visent à mettre fin à l'exonération de TICPE pour le transport maritime privé de voyageurs, notamment les paquebots de croisière, qui polluent autant qu'un million de voitures. J'avais déjà proposé cet amendement dans le cadre du PLF 2019. L'amendement I-CD212 prévoit une fin d'exonération brutale de la TICPE, quand l'amendement I-CD216 prévoit une sortie progressive, avec un tarif réduit jusqu'en 2021. L'idée est d'instituer le principe du pollueur-payeur et de mettre à contribution le transport maritime privé de voyageurs, qui pollue plus que les voitures. Une étude menée récemment à Marseille a montré que les émissions de polluants d'origine maritime sont supérieures aux rejets routiers. Il est urgent d'agir.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement I-CD216 me semblant pertinent, je suggère le retrait des deux autres.

La commission rejette l'amendement I-CD158.

Puis elle adopte l'amendement I-CD216. En conséquence, l'amendement I-CD212 tombe.

Après l'article 19

La commission examine l'amendement I-CD141 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit de mettre fin à une niche fiscale dont le montant est estimé à 31 millions d'euros par an, en supprimant l'exonération de TICPE pour les carburants destinés aux moteurs d'avions et de navires, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des aéronefs et navires, ainsi que de leurs moteurs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement pose un problème de compatibilité avec le droit européen. Par ailleurs, pour le clin d'œil, la fameuse invention de M. Franky Zapata serait directement touchée par ce type de solution. Pour la promotion de l'innovation, avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je ne ferai pas de commentaire...

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement I-CD140, également de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement vise à supprimer une autre niche fiscale, qui coûte 12 millions d'euros par an : l'exonération de TICPE sur les hydrocarbures utilisés pour l'extraction et la production de gaz.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous avons beaucoup étudié cet amendement, que j'aurais aimé soutenir, mais il semble également poser un problème d'incompatibilité avec la directive de 2003. Avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je retire l'amendement, pour le retravailler avec vous.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 19 (article 265 *ter* du code des douanes) : *Exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les huiles alimentaires usagées utilisées comme combustible*

La commission est saisie des amendements identiques I-CD139 de M. Matthieu Orphelin et I-CD244 de M. Vincent Thiébaud.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement I-CD139 vise à développer la filière des huiles alimentaires usagées.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La République en marche soutient l'amendement I-CD244 rédigé sous l'impulsion de M. Vincent Thiébaud.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Avis favorable à cette proposition qui avait été présentée l'année dernière par Mme Laurianne Rossi.

La commission adopte les amendements.

Après l'article 19

La commission examine l'amendement I-CD217 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement vise à étendre la détaxation partielle de TICPE pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL) des taxis, qui est un

carburant propre, composé de gaz naturel, de butane et de propane. Les exploitants de taxis bénéficient déjà d'un tel régime dérogatoire pour le gazole et le super sans plomb.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'aimerais donner un avis favorable à votre amendement, mais le GPL bénéficie déjà d'avantages fiscaux. Son tarif de TICPE est actuellement réduit, à 20 euros l'hectolitre contre 59,40 euros pour le gazole. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Laurianne Rossi. Dans le doute, je vais retirer mon amendement et le retravailler en vue de la séance. Ou peut-être, monsieur le rapporteur pour avis, pourriez-vous nous donner quelques précisions ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Vous trouverez ces informations dans le code des douanes. Je pourrai vous communiquer les références plus précises, si vous le souhaitez.

Mme Laurianne Rossi. Dans le doute, je maintiens finalement mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement I-CD159 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement vise à supprimer les niches fiscales réservées aux industries les plus consommatrices d'énergies fossiles. C'est une mesure de justice sociale et de justice climatique, puisque, aujourd'hui, sur le territoire français, 1 091 installations très émettrices de gaz à effet de serre sont soumises, par le biais du système d'échange des quotas CO₂ européen, à un prix du carbone de 21 euros par tonne de CO₂, soit un montant bien moindre que le prix de la taxe carbone française de 44 euros par tonne de CO₂ payée par les ménages et les entreprises bien moins polluantes. De plus, une grande partie des entreprises les plus polluantes reçoit des quotas de CO₂ gratuitement, ce qui semble aberrant. Les installations de l'industrie du ciment ont ainsi reçu un excédent de 14 % de quotas gratuits par rapport à leurs émissions.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Vous ciblez les installations les plus consommatrices d'énergies fossiles, qui sont surtout présentes dans l'industrie lourde et soumises au système européen de quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Si l'on adoptait votre amendement, les émissions des industries françaises seraient doublement prises en compte, ce qui entraînerait une distorsion de concurrence. Le prix du carbone augmente régulièrement et atteint aujourd'hui 25 euros la tonne, contre environ 6 euros il y a à peine deux ans. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle étudie l'amendement I-CD84 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à faire bénéficier les EPCI et les régions d'une partie des recettes engendrées par l'augmentation de la fiscalité sur le carbone. Cette attribution pourrait être conditionnée par des engagements concrets en faveur de la transition énergétique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'ai demandé une évaluation de votre proposition que j'ai lue avec précision, sans l'obtenir. Je vous suggère que nous évaluions ensemble le coût de votre mesure, afin de la retravailler en vue de la séance. Demande de retrait.

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement I-CD85 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Dans le même esprit que l'amendement précédent, il s'agit cette fois d'affecter une partie de la taxe à la mise en œuvre des contrats de transition écologique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'objectif des contrats de transition écologique (CTE) est de favoriser la synergie des acteurs dans un territoire et non pas de financer directement des projets. Le financement passe par une mobilisation de tous les outils financiers existants et non par un versement du budget de l'État. Le succès des CTE est incontestable, puisque se sont ajoutés aux dix-neuf CTE pionniers soixante-neuf nouveaux territoires depuis le mois de juillet. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement I-CD5 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. L'amendement vise à réduire les impôts des navires de moins de 3 000 unités de mesure standard (UMS) – en comparaison, un porte-conteneurs en fait 200 000 – à propulsion décarbonée, donc à voile, et desservant des ports en outre-mer.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Votre idée est intéressante, mais elle pose un problème juridique au niveau européen, au regard du plafond des aides d'État. Je vous propose d'identifier clairement ces problèmes, avant d'en proposer une nouvelle rédaction.

M. Jimmy Pahun. Je retire l'amendement, afin de le retravailler en vue de la séance.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement I-CD208 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Pour rappel, la loi relative à la lutte contre le gaspillage alimentaire, entrée en vigueur en février 2016, a interdit aux distributeurs de rendre impropres à la consommation leurs invendus et permis une déduction fiscale lorsque ces invendus étaient donnés. L'amendement vise à supprimer le bénéfice lié à la dispense de régularisation de la TVA déductible sur les marchandises détruites et à changer le seuil de dons autorisés pour les magasins de moins de 2 000 mètres carrés. Cette double évolution aurait un impact légèrement positif pour l'État.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Vous allez penser que je ne cesse de me réfugier derrière le droit européen. Vous proposez deux modifications, dont seule la seconde a un lien avec la question du gaspillage, mais elle pose très certainement un problème au regard du droit européen. Votre première modification consiste à rendre plus avantageuse la réduction d'impôt pour tous les dons d'entreprises dont la surface de vente est inférieure à 2 000 mètres carrés, ces dons pouvant être destinés à de nombreux organismes et pas seulement aux associations qui contribuent à limiter le gaspillage alimentaire. Je vous propose de retravailler votre amendement, afin de le rendre conforme à la législation européenne et de flécher votre dispositif vers les associations qui distribuent des dons alimentaires.

M. Matthieu Orphelin. Je le retire avec plaisir, pour le retravailler selon les axes proposés par le rapporteur pour avis.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 19 (article 265 *bis* du code des douanes et article 278-0 *bis* du code général des impôts) : *Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux transports publics collectifs de voyageurs*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CD160 de Mme Mathilde Panot ainsi que les amendements I-CD219 et I-CD222 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Mathilde Panot. L'amendement I-CD160 est issu des recommandations d'un récent rapport sénatorial sur la gratuité des transports collectifs, qui propose le retour à une TVA réduite pour le transport de voyageurs. À l'heure de l'urgence écologique, il faut favoriser les déplacements en transports en commun publics, au lieu de pérenniser le modèle de la voiture individuelle et cette chimère qu'est la voiture électrique. Nous demandons l'instauration d'un taux réduit de TVA pour les transports publics de voyageurs du quotidien. La perte de recettes induite sera compensée par une augmentation de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dont les dividendes versés aux actionnaires ont grimpé de 42 % entre 2015 et 2016, pour atteindre 4,7 milliards d'euros, en 2016. Lorsqu'un Français paie 1 euro à un péage, il donne 50 centimes

à des actionnaires. Il me semble que nous avons donc de quoi largement financer notre mesure.

Mme Laurianne Rossi. Mes amendements I-CD219 et I-CD222 visent à diminuer le taux de TVA à 5,5 % sur l'ensemble des transports publics collectifs de personnes, qu'ils soient ferroviaires, routiers, guidés ou fluviaux. Cela me semble essentiel, afin de consacrer enfin les transports publics du quotidien au rang de service public de première nécessité, comme c'était le cas jusqu'en 2011, avant que la TVA applicable ne soit augmentée à 7 % puis à 10 % en 2014. Il y va de la priorité que nous nous sommes fixée en matière de mobilité du quotidien et du report modal que nous appelons tous de nos vœux.

J'ai entendu l'argument qui m'avait été opposé l'an dernier, puis dans le cadre de la LOM : cette baisse du taux de TVA ne profiterait pas directement à l'usager. Peu importe ! Si l'autorité organisatrice de la mobilité réinjectait ces nouvelles ressources dans l'amélioration du réseau et du service, le pari serait également gagné. Qui plus est, la mesure ne pose pas de problème de droit européen. Plusieurs pays en Europe se sont d'ailleurs lancés dans cette démarche, comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suède, la Norvège ou le Portugal.

Comme je l'ai déjà dit l'an dernier, un ticket de cinéma bénéficie d'un taux de TVA à 5,5 %. Vaudrait-il plus que le ticket de transport et la liberté qu'il offre à chacun de nos concitoyens ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Madame Mathilde Panot, nous avons déjà eu le débat sur la gratuité des transports. Mais ce qui me gêne, c'est votre gage, qui me semble inopérant et socialement contestable. La hausse des péages est supportée, non pas par l'État, mais par les usagers des autoroutes. Avis défavorable.

Madame Laurianne Rossi, nous avons eu le même débat durant l'examen de la LOM, et vous connaissez les conséquences financières de votre proposition. Comment la financer, alors que nous avons déjà eu du mal à convaincre l'opposition de financer convenablement les transports du quotidien ?

Mme Mathilde Panot. Monsieur le rapporteur pour avis, si le seul problème de mon amendement est son gage, ce n'est pas crédible. Lorsque des actionnaires s'augmentent de 50 %, je pense que l'État a un rôle à jouer. Vous ne pouvez pas, comme vous le faites, vous contenter d'un aveu d'impuissance, en avançant que la mesure aurait pour effet d'augmenter le prix des péages. Il y a de l'argent à aller chercher. C'est un scandale qui touche beaucoup de Françaises et de Français. Votre argument n'est pas valable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je vous entends, mais il existe des contrats, avec des engagements qu'il faut respecter. Dès lors que l'on taxe, comme vous le souhaitez, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la répercussion sur le prix des péages sera directe. D'un point de vue social, votre mesure ne va pas dans le bon sens.

Mme Laurianne Rossi. Je suis d'accord avec le rapporteur pour avis, nos finances publiques sont contraintes et il faut pouvoir gager ces mesures coûteuses. Les répercuter sur les sociétés d'autoroutes me semble dangereux, dans la mesure où l'on sait que ce sera l'utilisateur qui en fera les frais. Mon amendement I-CD219 est classiquement gagé sur le tabac. En revanche, l'amendement I-CD222 est gagé sur les bénéfices réalisés grâce à l'adoption de l'amendement I-CD216, mettant fin à l'exonération de TICPE pour le transport maritime privé de voyageurs. Il se tient financièrement et est totalement vertueux : l'application du principe pollueur-payeur vient financer les transports quotidiens et, partant, l'amélioration du quotidien des usagers des transports collectifs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Compte tenu de vos arguments, madame Laurianne Rossi, j'émet un avis favorable à l'amendement I-CD222. En revanche, il faudra préciser l'équilibre entre recettes et dépenses.

Mme Mathilde Panot. Pour revenir aux contrats, vous êtes en train de nous dire qu'ils ne permettent pas d'établir un rapport de force avec les sociétés concessionnaires. Que ce soit avec les autoroutes ou avec Aéroports de Paris (ADP) et le reste, en réalité, vous laissez le pays aux mains des sociétés privées. Dans un contrat, on peut établir des rapports de force ; on doit le faire. Les sociétés d'autoroutes ont obtenu des prolongements de leurs concessions – et elles pourraient même s'étendre aux routes nationales. Il n'est pas possible d'avouer une telle impuissance, et de continuer de vendre l'État. C'est insoutenable politiquement.

La commission rejette successivement les amendements I-CD160 et I-CD219.

Puis elle adopte l'amendement I-CD222.

Article additionnel après l'article 19 (article 278-0 bis du code général des impôts) : *Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable à la réparation de certains produits*

La commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements I-CD162 de M. Loïc Prud'homme, I-CD232 de Mme Laurianne Rossi et I-CD163 de Mme Mathilde Panot, faisant l'objet du sous-amendement I-CD272 du rapporteur pour avis.

Mme Mathilde Panot. L'amendement I-CD162 a trait à un sujet qui devrait nous préoccuper toutes et tous : l'obsolescence programmée. Nous savons que la production de masse, qui produit autant de déchets, aura des conséquences pour des siècles sur la planète. Depuis 2015, il existe un délit d'obsolescence. Nous proposons d'instaurer un taux de TVA réduit pour toutes les activités de réparation de produits ayant pour but de rallonger leur durée de vie, afin de lutter efficacement contre l'obsolescence programmée.

Mme Laurianne Rossi. L'amendement I-CD232 vise à appliquer, sous réserve de la modification de la directive TVA actuellement en discussion au niveau européen, une TVA réduite à 5,5 % sur les prestations de réparation et de réemploi de biens meubles, notamment les déchets d'équipements électriques et électroniques (D3E). Cela va dans le sens d'une consommation plus durable et du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, que nous examinerons bientôt. L'amendement est gagé sur la hausse d'un point de la taxe sur certains services numériques, notamment ceux d'intermédiation entre particuliers permettant de revendre des biens meubles. Plusieurs pays de l'Union européenne ont déjà appliqué cette mesure et adopté une TVA à taux réduit sur les activités de réparation et de réemploi.

Mme Mathilde Panot. L'amendement I-CD163, de repli par rapport au précédent, établit plus précisément la liste des activités de réparation visant à allonger la durée de vie des produits, qui seraient soumises à un taux de TVA réduit.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je trouve l'amendement I-CD163 de Mme Mathilde Panot intéressant mais, encore une fois, incompatible avec le droit européen. Aussi, à travers le sous-amendement I-CD272, proposé-je de supprimer les mots « et au réemploi », ce qui le rendra acceptable au regard du droit européen. Avis défavorable, en revanche, aux deux autres amendements.

Successivement, la commission rejette les amendements I-CD162 et I-CD232, puis adopte le sous-amendement I-CD272 et l'amendement I-CD163 sous-amendé.

Article 20 (article 302 bis K et 1647 du code général des impôts) : *Hausse de la taxe sur les billets d'avion au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)*

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CD266 du rapporteur pour avis ainsi que les amendements I-CD189 et I-CD184 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Comme je l'avais dit dans mon propos liminaire, l'amendement I-CD266 vise à inscrire directement dans le projet de loi de finances pour 2020 le tarif de la taxe de solidarité sur les billets d'avion résultant de la majoration annoncée par la ministre Mme Élisabeth Borne à la suite du conseil de défense écologique du 9 juillet 2019.

M. Matthieu Orphelin. La formulation actuelle du projet de loi de finances laisse penser que l'éco-contribution pourrait être inférieure à ce qui avait été annoncé lors du dernier conseil de défense écologique. Mes amendements I-CD189 et I-CD184 visent à éviter toute ambiguïté en indiquant quatre valeurs précises, en fonction de la classe et de la durée du vol.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je préfère en rester à ce que je propose à travers mon amendement I-CD266. Je suis donc défavorable aux amendements de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je retire mes amendements, d'autant plus volontiers que l'amendement I-CD189 va exactement dans le même sens que l'amendement du rapporteur pour avis.

Les amendements I-CD189 et I-CD184 sont retirés.

La commission adopte l'amendement I-CD266.

Elle en vient à l'amendement I-CD188 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement vise à supprimer le plafond de versement des recettes de l'éco-contribution sur les billets d'avion affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Si cette contribution rapportait un peu plus que prévu, cela nous permettrait de financer un peu plus également un certain nombre des programmes de l'AFITF.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Le financement des infrastructures est programmé sur plusieurs années. Il n'est pas nécessaire, pour le garantir, de prévoir de lui affecter un complément, d'ailleurs aléatoire, issu de la taxe sur les billets d'avion. Il est préférable que le surplus de la taxe, s'il existe, soit affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », afin notamment d'en rembourser la dette. C'est la raison pour laquelle j'émet un avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je pense, pour ma part, qu'il est vraiment intéressant de disposer de moyens supplémentaires pour financer ou pour anticiper des travaux prévus dans le plan des infrastructures de transport. Je maintiens donc mon amendement.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 20 modifié.

Après l'article 20

La commission est saisie de l'amendement I-CD167 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Il s'agit de s'attaquer à la publicité comme vecteur d'imaginaire, ou en tout cas à la réguler, surtout quand elle promeut des pratiques contraires aux enjeux écologiques. Il s'agit donc également de remettre en cause le modèle polluant dans lequel nous vivons. Pour ce faire, nous proposons de taxer les publicités qui font la promotion des véhicules individuels émettant plus de 110 grammes de CO₂ par kilomètre, c'est-à-dire ceux qui sont concernés par le nouveau barème du malus automobile à compter de 2020. Actuellement, 10 % du budget publicitaire est dédié à l'industrie automobile, soit plus de 3 milliards

d'euros par an. Le règne de la voiture individuelle n'est pas étranger au fait que nous n'arrivions pas à atteindre nos objectifs en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, il faut réguler et encadrer la publicité.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous avons déjà eu ce débat au cours de l'examen de la LOM. Notre position consiste, plutôt que d'interdire ou de taxer, à prévoir des mesures incitant à adopter des mobilités plus propres et plus durables. Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement I-CD168 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement va dans le même sens que le précédent, mais il s'agit ici de la publicité faisant la promotion du transport aérien. La publicité est l'un des piliers principaux d'un système consumériste et anti-écologique du fait des externalités négatives qu'il crée. J'ajoute que de la publicité mensongère se développe autour de l'avion, au détriment du train. Ainsi, on parle du temps de vol, mais on ne compte ni le temps de trajet pour aller à l'aéroport ni celui que l'on passe à attendre pour passer tous les contrôles. Nous proposons donc de taxer cette publicité.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous devons avoir pour objectif de responsabiliser les voyageurs. Or je ne vois pas en quoi votre amendement concourrait à cet objectif, dans la mesure où il pénaliserait avant tout les voyageurs. Avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. On touche du doigt la différence entre votre écologie et la nôtre : vous entendez responsabiliser les individus sur leurs choix et les culpabiliser, alors que nous voulons commencer par travailler sur l'organisation collective et mettre en place des règles. Tel est précisément le sens de cet amendement : non pas culpabiliser ou responsabiliser les individus, mais fixer des règles permettant d'être à la hauteur des enjeux.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement I-CD161 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Je connais déjà la réponse qui va m'être donnée...

M. Bruno Millienne. En effet : ne vous fatiguez pas !

Mme Mathilde Panot. De tels commentaires sont insupportables ; en plus, ils viennent toujours de la même personne ! Je ne crois pas que je demande trop souvent la parole, et je n'utilise pas non plus en entier les deux minutes dont je dispose pour défendre chacun de mes amendements. Arrêtez donc ! Ce mépris est incroyable.

M. Bruno Millienne. Pas plus que le vôtre, dans l'hémicycle, quand s'expriment des gens qui ne pensent pas comme vous.

Mme Mathilde Panot. Il est vrai qu'en plus je suis une jeune femme de 30 ans. Arrêtez donc de me couper la parole !

Mme la présidente Barbara Pompili. Madame Mathilde Panot, veuillez défendre votre amendement.

Mme Mathilde Panot. L'amendement I-CD161 vise à faire en sorte que les sociétés concessionnaires d'autoroutes contribuent au financement de la trajectoire des dépenses de l'AFITF dans des proportions qui soient à la hauteur de l'enjeu écologique – mais je pense que je connais déjà la réponse de M. le rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Effectivement, madame Mathilde Panot, nous avons débattu de la question il y a quelques minutes ; j'ai exposé mes arguments et ne changerai pas de position. Je tiens quand même à vous dire que j'ai analysé avec beaucoup de sérieux vos amendements.

Mme Mathilde Panot. Mes remarques ne s'adressaient pas à vous, monsieur le rapporteur pour avis !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Certes, mais je voulais vous assurer que j'avais tout mis en œuvre, en liaison avec mon groupe et notre présidente, pour essayer de trouver une solution afin que nous défendions ensemble une même vision de l'écologie, une vision qui soit celle de la commission dans son ensemble. S'agissant de cet amendement, toutefois, vous l'avez compris, j'en demande le retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Le débat politique n'est pas un problème, au contraire : je déteste la pensée unique.

La commission rejette l'amendement.

Article 28 (article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013) : *Affectation de recettes d'enchères de quotas d'émission au fonds pour l'innovation institué par la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 28 sans modification.

Article additionnel après l'article 28 (article 963 *bis* [nouveau] du code général des impôts et article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012) : *Affectation d'une partie de la taxe sur le permis plaisance à la SNSM*

La commission examine l'amendement I-CD6 de M. Jimmy Pahun et le sous-amendement I-CD288 de M. Erwan Balanant.

M. Jimmy Pahun. Je suis très fier de présenter l'amendement I-CD6 à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Comme vous le savez, la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) rassemble 8 000 bénévoles et vit essentiellement des dons. Elle a un réel besoin de rénover sa flotte, car celle-ci est vieillissante. À cette fin, je vous propose que le produit de la taxe sur les permis bateau de plaisance soit affecté à la SNSM. M. Bruno Millienne présentera, dans un instant, un sous-amendement précisant le dispositif.

Je voudrais que cet amendement soit accepté par tous. Chacun connaît en effet les efforts de la SNSM et l'importance du sauvetage en mer. Je vous serais donc reconnaissant d'accepter ma proposition, d'autant que l'opération serait indolore : la taxe existe déjà, il s'agit simplement d'en affecter le produit à la SNSM.

M. Bruno Millienne. La SNSM, je pense que tout le monde en est d'accord, a besoin du soutien de l'État, et même du soutien de tous. Comme vient de le dire M. Jimmy Pahun, sa flotte est vraiment en mauvais état. Si la SNSM venait à disparaître, ce serait un drame pour la navigation de plaisance. Nous devons donc absolument soutenir ses bénévoles, qui sont des gens remarquables d'abnégation et d'engagement. Pour que l'amendement I-CD6 soit recevable, il faut le borner : le sous-amendement I-CD288 tend donc à plafonner le montant affecté à 4,5 millions d'euros.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement et le sous-amendement vont effectivement dans le sens d'une reconnaissance des 8 000 bénévoles qui, vous l'avez dit, font un travail exceptionnel, au service de l'ensemble de nos concitoyens. Avis favorable.

M. Jimmy Pahun. Au nom de tous les sauveteurs, je vous remercie, monsieur le rapporteur pour avis !

La commission adopte successivement le sous-amendement et l'amendement sous-amendé.

Article 32 (article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 5 de la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015) : *Recettes du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionné de voyageurs »*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 32 sans modification.

Article 33 (article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012) : *Suppression du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres »*

La commission examine l'amendement I-CD270 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Dans le présent projet de loi de finances, il est proposé de supprimer le compte d'affectation spéciale (CAS) « Aides à l'acquisition de véhicules propres ». Certes, ni le malus ni le bonus ne se trouveront supprimés de ce seul fait ; le produit du malus sera intégré dans le budget général de l'État et le bonus sera intégré dans le programme « Énergie, climat et après-mines ». Sans nier, bien entendu, l'intérêt que peut avoir, en termes de gestion, le regroupement d'un plus grand nombre d'aides dans un même programme, il me semble que la suppression du CAS met fin à l'affectation claire, précise et exclusive de la recette du malus au soutien à l'évolution vertueuse du parc automobile. Le présent amendement tend donc à revenir sur cette suppression pour préserver la lisibilité de ce soutien.

La commission adopte l'amendement, émettant, ce faisant, un avis favorable à la suppression de l'article 33.

Article additionnel après l'article 33 (article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés) : *Modulation du montant de la TASCOM*

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CD205 de Mme Valérie Lacroute et I-CD172 de M. Matthieu Orphelin.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de lutter contre l'artificialisation des sols et, plus particulièrement, d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette, notamment dans le cadre du plan de revitalisation des centres-villes « Action cœur de ville ». Concrètement, l'amendement I-CD205 tend à moduler le taux de la taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM) en fonction de la localisation des commerces. Pour un établissement situé en centre-ville, le montant de la taxe serait réduit de 50 %. Il serait, au contraire, majoré de 50 % pour un commerce situé en périphérie. L'objectif, bien évidemment, est de privilégier l'implantation de commerces dans des lieux déjà urbanisés et artificialisés, c'est-à-dire dans les centres urbains plutôt qu'en périphérie, dans le périurbain où l'artificialisation

présente de nombreux inconvénients. L'amendement s'inscrit donc dans le cadre du dispositif « Action cœur de ville ».

M. Matthieu Orphelin. L'amendement I-CD172 va dans le même sens : il prévoit une modulation progressive du taux de la TASCOM, qui augmenterait pour les commerces situés dans des zones éloignées des centres urbains ou des centres-bourgs et baisserait pour les commerces implantés dans les centres urbains ou les centres-bourgs. Il s'agit de lutter contre l'artificialisation des sols. Le dispositif est également en cohérence avec le programme « Action cœur de ville ».

Un amendement semblable avait été adopté par la commission l'année dernière, mais il avait été retiré en séance sur la proposition du Gouvernement de mener, au cours de l'année, un travail en commun qui n'a pas eu lieu. Nous voulons donc mettre de nouveau le sujet sur la table.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je n'étais pas au courant des travaux que le Gouvernement devait mener sur le sujet. Quoi qu'il en soit, je partage votre volonté de lutter véritablement contre l'artificialisation des sols. Toutefois, quand on étudie de près le dispositif que vous proposez, on s'aperçoit qu'un certain nombre de supérettes et de petits commerçants risqueraient d'être taxés. Or, malheureusement, dans certaines zones, ce sont parfois les seuls lieux offrant un espace de vie et de rencontre, les seuls commerces permettant d'établir un lien avec la population. Je ne voudrais donc pas qu'on en vienne à les taxer. Il pourrait être intéressant de modifier vos amendements de manière à sortir de la taxation proposée ces petits commerçants, qui sont essentiels à l'aménagement de notre territoire. Je vous demande donc de bien vouloir les retirer.

M. Matthieu Orphelin. Je maintiens mon amendement à ce stade – ce qui ne m'empêchera pas de le retravailler en vue de la séance, de manière à tenir compte de votre remarque, monsieur le rapporteur pour avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens, moi aussi, le mien, car je n'ai pas le sentiment que le dispositif pénalise les petits commerces en milieu rural – puisque, je suppose, c'est d'eux que vous parlez.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Tout à fait.

M. Bruno Millienne. Comme mes collègues, votre argumentation me laisse un peu dubitatif, monsieur le rapporteur pour avis. Nous avons déjà eu une discussion sur la question l'an dernier, et je me souviens très bien, effectivement, que le Gouvernement s'était engagé à l'étudier. Il me semble que la mesure envisagée allait plutôt, justement, dans le sens des petits commerces.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je voudrais préciser que, juste après ces amendements, nous examinerons un autre amendement de M. Matthieu Orphelin, l'amendement I-CD120 : j'y serai favorable. Il vise à assujettir à la TASCOM les établissements de stockage et de logistique servant à la vente de biens à distance.

La commission adopte l'amendement I-CD205. En conséquence, l'amendement I-CD172 tombe.

Article additionnel après l'article 33 (article 3 de la loi n° 72-657 du 13 juillet 1972 instituant des mesures en faveur de certaines catégories de commerçants et artisans âgés) : *Assujettissement à la TASCOM des établissements de stockage et de logistique servant à la vente de biens à distance*

La commission est saisie de l'amendement I-CD120 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement concerne l'extension de la taxe sur les surfaces commerciales aux entrepôts et centres logistiques servant notamment aux sociétés de vente en ligne. Il s'agit donc d'une question un peu différente de celle que nous avons abordée à l'instant, même si les deux sont liées. Dans la mesure où le commerce en ligne entraîne la création de méga-entrepôts, il faut s'y intéresser dans le cadre de la lutte contre l'artificialisation des sols. De surcroît, ces entrepôts contribuent à la concurrence déloyale qui est organisée contre la distribution physique traditionnelle.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Il me semblait que cet amendement permettait de trouver un compromis par rapport à ce qui était proposé précédemment. Je regrette que cela n'ait pas été le cas. Quoi qu'il en soit, j'en reste à ma position initiale : avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 33

La commission examine l'amendement I-CD210 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement a pour objet d'affecter le produit de la TASCOM aux régions. Celles-ci, dans le cadre de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), se sont vues attribuer le bloc de compétences relatives au développement économique. Elles élaborent également les fameux SRADDET, dont nous avons beaucoup parlé pendant l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Il semble donc logique que la TASCOM leur soit affectée plutôt qu'aux communes qui ont gardé la compétence en matière de logement.

Certaines entreprises de distribution et des centres commerciaux s'installent un peu partout dans les territoires. Souvent, il n'existe pas de lien clair entre la commune d'implantation et le siège social de l'entreprise, si bien que, parfois, les installations ne sont pas cohérentes avec l'organisation d'un territoire et se font au détriment du développement de certaines communes. Affecter la TASCOM aux régions permettrait de mieux répartir par la suite les recettes de cette taxe dans les différents territoires.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Ce qui pose problème, dans cet amendement, c'est le périmètre. Vous affectez, en effet, le produit de la taxe au niveau régional. Or il me semble qu'avec l'agrandissement des régions, le centre de décision risquerait de ne pas être suffisamment au fait des réalités locales et ne serait pas non plus en mesure d'opérer un contrôle restrictif. Je considère, pour ma part, que la réalité locale est essentielle, et je sais que vous partagez ce point de vue. Pour cette raison, je vous demande de retirer votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Valérie Lacroute. Si je partage un peu votre avis sur le périmètre trop large des régions, il n'en reste pas moins que l'installation de certains centres commerciaux se fait en dépit du bon sens. Je maintiens mon amendement, qui est surtout d'appel.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement I-CD164 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Nous sommes toutes et tous conscients que nous produisons chaque année 360 millions de tonnes de plastique et que, chaque minute, 80 à 120 tonnes de déchets finissent dans la mer. Il est urgent d'agir. Les produits en plastique à usage unique, dont nous avons plusieurs fois discuté, sont une absurdité majeure au regard de la gravité du problème de pollution. Puisque vous aimez citer les textes, monsieur le rapporteur pour avis, je vous rappelle que le code de l'environnement dispose qu'« *il peut être fait obligation aux producteurs, importateurs et distributeurs de ces produits [...] de pourvoir ou de contribuer à la prévention et à la gestion des déchets qui en proviennent* ». Il nous semble donc nécessaire d'inciter ces industriels à la conversion et à la transition écologiques en mettant en place une éco-contribution sur ces produits extrêmement nocifs.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Dans le cas cité, je ne suis pas forcément favorable à l'instauration d'une taxe. Il me semble plus pertinent de travailler au développement des éco-organismes et des filières à responsabilité élargie des producteurs (REP). Nous aurons le débat, notamment lors de l'examen du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, pour avancer sur le sujet. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques I-CD67 de M. Jean-Yves Bony et I-CD72 de M. Vincent Descoeur ainsi que l'amendement I-CD73, également de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Yves Bony. Sur les 568 kilogrammes de déchets annuels produits par chaque Français, 190 kilogrammes sont concernés par la responsabilité élargie du producteur, et sont donc sous la responsabilité d'un éco-organisme chargé de les détourner de l'élimination ; 194 kilogrammes sont des

biodéchets que les collectivités sont en charge de valoriser ; les 184 kilogrammes restants, ne disposant d'aucune filière de recyclage, sont nécessairement éliminés dans les installations de stockage et de traitement thermique. Pour l'élimination de ces déchets, les collectivités doivent payer la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Pourtant, elles n'ont de prise ni sur la conception de ces produits, ni sur leur mise sur le marché, ni sur leur consommation. Il semble donc injuste de les taxer. C'est pourquoi l'amendement I-CD67 tend à accorder aux collectivités une franchise correspondant à cette part de déchets résiduels inévitables.

M. Vincent Descoeur. Mon collègue vient de vous faire un exposé très détaillé qui vaut également pour l'amendement I-CD72. J'insisterai simplement, pour ma part, sur le fait qu'il semble pour le moins curieux, voire injuste, de taxer les collectivités pour l'élimination de déchets dans la production desquels elles n'ont aucune responsabilité. L'amendement I-CD73, quant à lui, procède de la même logique.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. S'agissant des amendements identiques I-CD67 et I-CD72, nous avons bien analysé la proposition ; je crois d'ailleurs me souvenir que Mme Laurianne Rossi s'était intéressée au même sujet l'année dernière, et que nous avons souligné plusieurs problèmes, notamment de constitutionnalité.

M. Jean-Yves Bony. Et cela n'a pas changé...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. En effet ! Je tiens également à vous dire que ces amendements exonèrent uniquement la réception de déchets ménagers et assimilés, ce qui exclut une part importante des déchets, notamment ceux qui sont issus d'activités économiques, alors que ces derniers créent une pollution similaire. Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

En ce qui concerne l'amendement I-CD73, je ne puis émettre un avis favorable à ce qui constituerait un système de franchise sur la TGAP pour certaines activités, alors que la pollution dégagée est la même, ainsi donc que l'impact sur l'environnement. Une telle dérogation serait donc injustifiée.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle est saisie de l'amendement I-CD74 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à introduire une réfaction de TGAP pour les collectivités qui atteindraient l'objectif de réduction de stockage fixé par le Gouvernement. Cela renforcerait la cohérence du dispositif fiscal en maintenant un signal prix sur le stockage et l'incinération.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement, même si l'on peut en partager l'objectif, pose problème dans la mesure où, en définitive, il récompenserait le simple respect d'obligations découlant de la loi relative à la

transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), que notre présidente connaît bien. Cette seule raison suffirait à ce que j'émette un avis défavorable, mais la logique d'une affectation de taxes à certaines collectivités sans lien avec leurs éventuels besoins soulève, elle aussi, des difficultés : l'État n'a pas à faire dépendre les recettes des collectivités d'un système punitif ou incitatif. Cela pose des problèmes de constitutionnalité, notamment au regard du principe libre administration des collectivités.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement I-CD171 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Il est très important de taxer les externalités négatives des engrais de synthèse, afin d'encourager la sortie d'un modèle agro-industriel mortifère. C'est une proposition des Amis de la Terre que nous relayons. Il s'agit de mettre en place une taxe différenciée, applicable au 1^{er} janvier 2021, à hauteur de 27 centimes d'euro par kilogramme d'engrais acquis. Comme vous le savez, l'utilisation intensive des engrais azotés a un impact écologique dévastateur. Elle entraîne un recours aux énergies fossiles pour leur production, des émissions de protoxyde d'azote lors du processus de fabrication puis lors de l'épandage, une pollution de l'air via les particules fines et une pollution aux nitrates de la ressource en eau. Il nous semble donc important de mettre en place une taxe sur ces produits.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement avait déjà été déposé l'année dernière, à ceci près que les montants prévus n'étaient pas aussi importants. Or le problème réside bien dans le montant de la taxe : on risque d'introduire une distorsion de concurrence par rapport aux autres pays européens, au détriment des agriculteurs français – bien entendu, sans pouvoir en mesurer l'impact exact.

Je précise aussi, si vous souhaitez retravailler votre amendement en vue de la séance, que votre exposé sommaire indique une entrée en vigueur à compter de 2021, mais que cela ne figure pas dans le dispositif ; si telle est votre intention, l'amendement devrait être déposé en seconde partie. À ce stade, je vous demande de bien vouloir le retirer ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement I-CD166 de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. À travers cet amendement, nous abordons la question des pesticides. Un rapport a encore récemment souligné le danger des substances actives contenues dans les pesticides, ce qui rend ces produits extrêmement préoccupants. Nous pensons donc qu'il est impératif de mettre un terme à leur utilisation, et que l'accompagnement vers l'arrêt de leur usage passe nécessairement par un taux de redevance dissuasif.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement fait référence au rapport que vous avez évoqué. Or, comme vous le savez, un rapport n'est pas une règle juridique. Pour que l'amendement soit acceptable juridiquement, il faudrait que vous modifiiez cette référence. J'en demande le retrait ; à défaut, avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement I-CD165 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement vise à modifier les modalités de calcul de la redevance pour prélèvement sur la ressource en eau. Suivant la logique du principe préleveur-pollueur-payeur, plus le volume d'eau utilisé par une catégorie d'usagers est important, plus la redevance payée devrait être élevée.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends l'idée qui a guidé la rédaction de cet amendement, même si le droit actuel différencie déjà les plafonds selon les types d'utilisation de l'eau. Par ailleurs, votre amendement me semble aller trop loin en ne prévoyant pas de plafond pour les redevances. Je tenais à vous apporter ces précisions, sachant que votre collègue M. Loïc Prud'homme est très engagé sur ces sujets et qu'il est à l'initiative d'une mission d'information sur la gestion des conflits d'usage de la ressource en eau – je pourrais lui parler de l'étang de Berre, s'il le souhaite. La question pourra trouver sa place dans le cadre des travaux de cette mission d'information et aboutir, si nécessaire, à des évolutions, qu'elles soient d'ordre législatif ou d'ordre réglementaire. Demande de retrait ou avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques I-CD70 de M. Jean-Yves Bony et I-CD80 de M. Vincent Descoeur ainsi que l'amendement I-CD81, également de M. Vincent Descoeur.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement I-CD70 tend à aligner les frais prélevés par la trésorerie sur les frais appliqués pour la gestion de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères sur ceux prévus pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, dans la mesure où ces deux taxes font l'objet d'un traitement commun par les impôts.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CD80 est de bon sens, comme vient de le montrer mon collègue. La trésorerie prélève 8 % de frais de gestion et de recouvrement s'agissant de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Une diminution de quelques points représenterait un allègement important.

En ce qui concerne l'amendement I-CD81, dans le cadre de la mise en place de tarifications incitatives, il est prévu de réduire les frais de gestion, mais seulement durant les trois premières années. Nous considérons qu'il faudrait supprimer toute référence à une limite dans le temps.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Les amendements identiques I-CD70 et I-CD80 visent à baisser les frais de gestion perçus par l'État de 8 % à 3 %, que la collectivité ait mis en place ou non la part incitative de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Or l'esprit de la loi et la modification apportée par la loi de finances de 2019 tendent à inciter les collectivités à mettre en place cette part incitative. Le taux réduit temporairement leur permet de couvrir le surcoût lié à la mise en œuvre de cette part incitative, sans pour autant augmenter la taxe pour les contribuables. Un taux réduit pour les seules collectivités mettant en place la part incitative me paraît donc préférable.

S'agissant de l'amendement I-CD81, il vise à instaurer un taux réduit permanent pour les activités mettant en place la part incitative de la TEOM. Il me semble préférable de lier cet avantage au surcoût lié à la mise en œuvre de la TEOM incitative. Les collectivités font face à des dépenses supplémentaires surtout au cours des premières années – en raison notamment de l'équipement en bennes et bacs de collecte.

Pour toutes ces raisons, vous l'aurez compris, je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Une petite précision à propos de l'amendement I-CD81 : vous avez raison de dire que la mise en place de la part incitative va entraîner des surcoûts, mais certainement pas uniquement pour l'investissement. De là l'idée de ne pas limiter le dispositif dans le temps car, au bout de la quatrième année, il y aura toujours un surcoût lié au nouveau mode de collecte.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Vous connaissez certainement mieux que moi tous ces sujets, mais vous savez aussi que les surcoûts les plus importants sont quand même liés à l'investissement ; d'où ma position.

La commission rejette successivement les amendements.

Article additionnel après l'article 33 (article 31 du code général des impôts) : *Revenus fonciers pris en compte pour le calcul de l'impôt sur le revenu : déductibilité des travaux de restauration et de gros entretien dans les zones humides et non-déductibilité des travaux entrepris dans le cadre d'une opération de compensation des atteintes à la biodiversité*

La commission est saisie de l'amendement I-CD192 deuxième rectification de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. Cet amendement vise à donner la possibilité de déduire des revenus fonciers les dépenses résultant des travaux de restauration et de gros entretien afférents aux zones humides. Dans le cadre de la mission qui m'a été confiée l'an dernier par le Premier ministre, je devais faire des propositions de nature à enrayer la dégradation et la disparition des zones humides, et ainsi à préserver les nombreux services qu'elles nous rendent. Je vous

propose donc de créer, dans le cadre du PLF, un contexte fiscal favorable à leur préservation et à leur restauration.

Il faut savoir que la préservation et la restauration des zones humides peuvent représenter un coût dissuasif pour les propriétaires. Le présent amendement a donc pour objet de rendre déductibles des revenus fonciers les dépenses résultant de travaux de restauration et de gros entretien afférentes aux zones humides.

L'impact budgétaire de cette réduction doit être relativisé, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, la déduction est déjà applicable pour les zones humides appartenant aux parcs nationaux, à des réserves naturelles régionales ou nationales, en Corse, dans les sites classés Natura 2000 ainsi que dans les espaces littoraux remarquables. Deuxièmement, ne sont éligibles que les travaux qui concourent à la remise en état de l'espace naturel concerné, tel qu'il était avant sa dégradation, ce qui n'est pas du tout comparable aux mesures agro-environnementales (MAE). Troisièmement, ne sont éligibles que les travaux d'importance qui concourent à l'entretien d'espaces naturels, à l'exclusion des travaux répétitifs d'entretien courant. De surcroît, cette déduction d'impôt est plafonnée à 18 % des dépenses exposées en vue du maintien de la protection du patrimoine naturel, dans la limite de 10 000 euros.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Madame Frédérique Tuffnell, vous avez brillamment présenté cet amendement auquel je suis favorable. En outre, je souhaite vraiment mettre en avant votre excellent rapport, intitulé « Terres d'eau, terres d'avenir » ; je conseille à nos collègues de le parcourir, car il est passionnant. Merci pour le travail que vous avez réalisé, au service de notre biodiversité.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je me joins à ces remerciements, madame Frédérique Tuffnell.

La commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 33 (article 199 *novovicis* du code général des impôts) : *Lutte contre l'artificialisation des sols : réorientation des dispositifs d'aide à l'investissement locatif intermédiaire vers les bâtiments d'habitation collectifs*

La commission examine l'amendement I-CD239 de Mme Barbara Pompili.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'ai élaboré cet amendement en lien avec France Nature Environnement et Humanité et biodiversité. Il s'agit toujours de lutter contre l'artificialisation des sols, qui est une plaie pour notre biodiversité.

Entre 2006 et 2014, la construction de logements individuels a été à l'origine de 46 % des sols artificialisés, contre 3 % pour le logement collectif. De fait, les logements individuels se localisent souvent en périphérie, alors que la construction collective se réalise davantage dans la ville, sur des terrains qui étaient déjà artificialisés au départ. L'amendement tend à réorienter les dispositifs d'aide à l'investissement locatif intermédiaire vers les bâtiments d'habitat collectif, en précisant que seules les acquisitions d'un logement neuf ou en état futur d'achèvement dans un bâtiment d'habitation collectif sont concernées, et en supprimant la réduction d'impôt pour les constructions d'habitat individuel et pavillonnaire.

Je souhaite rappeler ici que la lutte contre l'artificialisation est une priorité de la majorité et du Gouvernement, qui défendent le plan Biodiversité et les objectifs d'Aichi. Mon amendement va aussi dans le sens de la réorientation de la politique d'investissement menée par l'État dans ce secteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Avis favorable. Vous avez su mettre en avant des arguments tout à fait pertinents.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 33

La commission examine l'amendement I-CD136 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Dans le même état d'esprit, cet amendement vise à exclure de l'éligibilité au dispositif « Pinel » les constructions sur des zones non urbanisées.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'aurais aimé accepter cet amendement, mais il est juridiquement inopérant, puisqu'une loi ne peut pas se référer à une définition contenue dans un texte infralégislatif, comme vous le faites en vous appuyant sur l'article R. 151-18 du code de l'urbanisme. Peut-être l'amendement est-il à retravailler en vue de la séance publique. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement I-CD148 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Nous avons déjà discuté et voté un amendement de ce type l'année dernière, il me semble. Il s'agit d'alléger le taux d'impôt sur la fortune immobilière (IFI) sur le foncier non bâti.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends le message que vous voulez faire passer, mais nous avons fourni jusqu'à maintenant un gros travail pour lutter contre l'artificialisation des sols et nous avons bien avancé. Je vous propose d'examiner l'amendement plus en détail pour arriver ensemble à une solution, et donc de retirer l'amendement.

M. Matthieu Orphelin. Il est vrai que nous avons bien avancé soir sur tous ces sujets. Mais je vais maintenir mon amendement, car un vrai problème de rentabilité du foncier non bâti se pose. Le sujet reste plein et entier. C'est le sens de cet amendement et du suivant que je considère comme défendu.

La commission rejette l'amendement.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur pour avis, elle rejette l'amendement I-CD150 de M. Matthieu Orphelin.

Article additionnel après l'article 33 (articles 31, 793 et 793 bis du code général des impôts) : *Droits de mutation à titre gratuit applicables aux espaces dont la gestion est régie par un contrat instaurant des obligations réelles environnementales (ORE)*

La commission examine, en discussion commune, des amendements I-CD193 rectifié et I-CD243 rectifié de Mme Frédérique Tuffnell, le premier faisant l'objet du sous-amendement I-CD285 et le second du sous-amendement I-CD286, tous deux du rapporteur pour avis.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement I-CD193 rectifié tend à octroyer une exonération des droits de mutation à titre gratuit pour tous les biens immobiliers gérés au moyen d'une obligation réelle environnementale (ORE), les ORE ayant été créées dans le cadre de la loi sur la biodiversité du 8 août 2016. Il s'agit, en fait, de lutter contre l'artificialisation des sols et de préserver et restaurer la biodiversité.

L'ORE est un contrat notarié qui est signé entre un propriétaire foncier et un gestionnaire et dont l'objectif est la bonne gestion écologique d'un bien. Le contenu des obligations relève de la liberté contractuelle. Il est donc limité à la seule volonté des parties, à condition d'œuvrer à la préservation des écosystèmes et des services qu'ils nous rendent. Les obligations souscrites lors de l'établissement de ce contrat ont la particularité de suivre le bien, en quelques mains qu'il se trouve, pendant toute la durée de la convention, qui peut aller jusqu'à quatre-vingt-dix-neuf ans.

À la différence d'une simple convention, l'ORE est un acte notarié. Dans le cadre d'une succession, l'obligation passe donc de main en main, ce qui fait de l'ORE un outil fantastique pour inscrire la transition écologique dans la durée. Il ne lui manque qu'un potentiel incitatif. C'est la raison pour laquelle il est proposé d'exonérer des droits de mutation à titre gratuit tous les biens immobiliers gérés au moyen d'une ORE, aux mêmes conditions que pour les forêts : à hauteur des trois quarts de la valeur vénale et lorsque la convention a une durée supérieure à trente ans.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Le sous-amendement I-CD285 est rédactionnel. Il vise à supprimer les mots « compétente sur le territoire d'exécution du contrat », en raison du régime juridique des associations.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement I-CD243 rectifié est de repli. Il concerne également l'exonération de droits de mutation à titre gratuit, mais pour les seuls biens situés dans les zones humides. J'y fais référence à une banque de données nationale, ce qui a suscité un sous-amendement du rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Effectivement, j'ai déposé le sous-amendement I-CD286, qui est également rédactionnel. Néanmoins, je propose d'adopter plutôt l'amendement précédent ainsi, bien sûr, que le sous-amendement qui s'y rattache.

La commission adopte le sous-amendement I-CD285, puis adopte l'amendement I-CD193 rectifié sous-amendé. En conséquence, l'amendement I-CD243 rectifié tombe et le sous-amendement I-CD286 n'a plus d'objet.

Article additionnel après l'article 33 (articles 691 *ter* [nouveau] et 1594-0 G *bis* [nouveau] du code général des impôts) : *Lutte contre l'artificialisation des sols : incitation à la restauration de la qualité des sols pollués en friche par une exonération de taxe de publicité foncière*

La commission examine l'amendement I-CD196 de Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. L'amendement I-CD196 a pour objet d'exonérer de droits d'enregistrement les acquéreurs de sites pollués en friche. Cette mesure, qui a fait l'objet d'un travail avec des entreprises spécialisées dans la dépollution, vise à stimuler l'acquisition de friches polluées pour limiter l'étalement urbain, l'accaparement des terres agricoles et l'artificialisation générale. L'exonération serait naturellement conditionnée au fait de confier à une société certifiée, ou assimilée, la réalisation de diagnostics de dépollution et, si nécessaire, des travaux de dépollution qui en découlent dans un délai de deux années après l'achat.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. La pertinence de votre argumentation égale en tout point celle de votre amendement. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 33

La commission examine l'amendement I-CD209 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il est difficile de se mettre à discuter de la fiscalité écologique et de la taxe carbone à 1 heure 51 du matin ! L'amendement I-CD209 présente une façon de rendre la fiscalité sur le carbone juste sur le plan social – sujet qui nous a fortement occupés l'année dernière, notamment dans le cadre de la crise des gilets jaunes.

Afin de rendre la contribution climat-énergie socialement acceptable, nous proposons la création d'un « revenu climat », qui pourrait prendre la forme d'un crédit d'impôt pour les ménages imposables les plus modestes et d'un chèque de l'État pour les ménages non imposables. Cela permettrait de redistribuer une partie, ou même la totalité, de la fiscalité écologique et d'une augmentation de la taxe sur le carbone. Ce dispositif pourrait s'appliquer dès l'année 2020.

L'idée est de travailler sur la redistribution avant de faire éventuellement évoluer à la hausse la contribution climat-énergie. Beaucoup de travaux de *think tanks* et d'associations montrent que l'on peut adopter des mécanismes de redistribution qui rendraient la contribution climat-énergie plus juste socialement. Notre amendement, qui vise à lancer le débat, résulte d'un échange avec le Réseau action climat et les organisations qui en sont membres.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je trouve l'idée intéressante, mais il faudrait travailler sur la rédaction de l'amendement afin de la rendre un peu plus précise et donc plus opérationnelle. Par ailleurs, il ne me paraît pas souhaitable de renvoyer au pouvoir réglementaire, comme vous le faites, le soin de déterminer le montant du crédit d'impôt proposé : le législateur doit jouer tout son rôle en la matière. Enfin, et même si vous pourriez me répondre que cela devrait valoir pour tous les amendements, il conviendrait d'évaluer le dispositif pour avoir des éléments plus tangibles en la matière. Je vous propose de retirer cet amendement, afin de le retravailler, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je vais retirer l'amendement pour que nous puissions le retravailler avec vous et tous ceux que cette question intéresse. Elle va continuer à se poser au cours des prochaines années.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je crois que c'est un sujet qui intéresse beaucoup de monde, en effet.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 33 (article 244 *quater* L du code général des impôts) : *Crédit d'impôt pour les entreprises agricoles certifiées « exploitation de haute valeur environnementale »*

La commission examine les amendements identiques I-CD16 de Mme Valérie Beauvais et I-CD240 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Valérie Beauvais. Plus de 1 500 exploitations ont été certifiées « haute valeur environnementale » (HVE) en 2019, ce qui représente presque un doublement du total en un an. Plus de 90 % d'entre elles sont des exploitations viticoles, notamment en Champagne – et dans ma circonscription. Le plan de filière établi lors des États généraux de l'alimentation comporte l'objectif d'avoir au moins la moitié des exploitations viticoles certifiées HVE d'ici à 2025.

Dans cette perspective, il est important de donner un signal aux exploitants agricoles et viticoles en faveur d'une meilleure prise en compte de l'environnement. Un dispositif incitatif permettrait d'accélérer encore l'engagement des exploitants dans l'agriculture et la viticulture durables. S'ils sont convaincus par cette démarche, elle n'est pas financièrement neutre pour les petites exploitations, notamment du fait de son coût administratif. C'est pourquoi l'amendement I-CD16 vise à créer un crédit d'impôt de 3 500 euros, soit l'équivalent du crédit d'impôt pour l'agriculture biologique. En bénéficieraient toutes les exploitations agricoles et viticoles ayant obtenu une certification de niveau 3 entre 2020 et 2025, lors de la première année de certification.

Mme Danielle Brulebois. Les viticulteurs sont de plus en plus nombreux à s'intéresser à la certification HVE, car elle permet de valoriser leurs efforts et de répondre à une attente de la société – on le voit, par exemple, en ce qui concerne les zones non traitées (ZNT). La certification HVE repose notamment sur la présence de bandes enherbées et de haies, mais aussi sur une stratégie pour limiter les produits phytosanitaires et pour avoir des pratiques vertueuses en matière d'irrigation, ce qui correspond aux attentes des consommateurs et de nos concitoyens en général.

Une telle certification a néanmoins un coût : il faut d'abord réaliser un pré-audit et ensuite payer un organisme certificateur. L'amendement I-CD240 a donc pour objet d'instaurer un crédit d'impôt afin d'aider les agriculteurs et les viticulteurs qui hésitent parfois, car cela représente un effort financier important pour des petites exploitations familiales.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ces amendements, qui visent à aider tout un secteur à évoluer vers une agriculture beaucoup plus durable, ont été défendus avec brio. J'émet un avis favorable.

La commission adopte les amendements.

Après l'article 33

La commission examine l'amendement I-CD169 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. J'espère que vous donnerez aussi un avis favorable à ce dernier amendement, qui est vraiment très important. Il s'agit de freiner le développement des écrans publicitaires. Nous proposons une taxation afin d'assurer une désincitation en la matière. La multiplication des écrans publicitaires pose des problèmes de gaspillage énergétique, de pollution lumineuse et de quiétude ou de sur-sollicitation des citoyens et des citoyennes. Il faut absolument agir si nous voulons éviter de connaître des excès encore plus importants qu'à l'heure actuelle. Je rappelle que la consommation en énergie d'un écran de deux mètres carrés équivaut à celle d'un couple avec enfant.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je suis assez sensible à vos arguments et j'étais même prêt à accepter cet amendement, mais il existe déjà une taxe sur les panneaux publicitaires – la taxe locale sur la publicité extérieure (TLPE), qui est due par l'exploitant ou, à défaut, par le propriétaire ou la personne dans l'intérêt de laquelle le support a été réalisé. Le montant de la taxe varie selon les caractéristiques des supports publicitaires et la taille de la collectivité concernée. Je propose de ne pas ajouter une taxe à celle qui existe déjà. Je vous demande donc de retirer l'amendement, sinon j'émettrai un avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Cette taxe ne doit pas être assez désincitative. J'ai donné des éléments sur le développement des panneaux publicitaires dans l'exposé sommaire de l'amendement. Il y a vraiment un problème. Ce qui existe aujourd'hui n'est pas à la hauteur de ce qu'il faudrait faire.

La commission rejette l'amendement.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES)

– Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Gaël Le Bourgeois, sous-directeur des affaires générales et de la synthèse

Mme Laure Courselaud, cheffe du bureau des marchés des produits pétroliers

M. Louis-Marie Denoyel, chargé de mission au bureau des économies d'énergie et chaleur renouvelable

M. Cédric Bozonnat, chef du bureau des voitures particulières

– Direction des affaires financières (DAF)

M. Alexandre Valot, adjoint au directeur des affaires financières

– Direction générale de l'aviation civile (DGAC) – Direction du transport aérien

M. Jérôme Greffe, directeur de projet auprès du directeur du transport aérien

M. Kévin Guittet, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective

– Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

Mme Isabelle Andrivon, cheffe du service de l'administration générale et de la stratégie

Table ronde regroupant des fédérations de transporteurs routiers

– Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

– Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)

M. Jean-Marc Rivera, secrétaire général

– Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)

M. Alexis Degouy, délégué général

Table ronde regroupant des associations environnementales

– France Nature Environnement (FNE)

M. Bernard Labat, référent fiscalité

– Fondation pour la Nature et l’Homme (FNH)

Mme Marie Chéron, responsable mobilités

M. Kevin Puisieux, responsable économie et finance

Ministère de l’économie et des finances – Ministère de l’action et des comptes publics – Direction de la législation fiscale

M. Bruno Mauchauffée, directeur adjoint

M. Matthieu Deconinck, chef du bureau des politiques sectorielles et des taxes sur les transactions

Mme Amel El Haimer, adjointe au chef de section D2B

France Stratégie

M. Nicolas Meilhan, conseiller scientifique

Mme Bérengère Mesqui, directrice du département développement durable et numérique

Fédération française du bâtiment (FFB)

M. Jacques Chanut, président

M. Loïc Chapeaux, directeur des affaires économiques

M. Benoît Vanstavel, directeur des relations institutionnelles

PFA (Plateforme automobile française) / CCFA (Comité des constructeurs français d’automobiles)

M. Marc Mortureux, directeur général de la PFA

M. Nicolas Le Bigot, directeur technique et environnement du CCFA

Mme Louise d’Harcourt, chargée des affaires parlementaires PFA/CCFA

Union des aéroports français

M. Nicolas Paulissen, délégué général

Mme Mélanie Suescun, économiste statisticienne

Agence nationale de l’habitat (ANAH)

M. Grégoire Frèrejacques, directeur général adjoint

Mme Cécile Augier, cheffe de cabinet

Agence nationale de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

M. Arnaud Leroy, président

Air France-KLM

Mme Anne-Sophie Le Lay, secrétaire générale d'Air France-KLM

M. Laurent Timsit, directeur des affaires institutionnelles et internationales

Mme Béryl Baldous, directrice des affaires publiques