

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ° L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2020 (n° 2272) (M. Joël GIRAUD, rapporteur général) 2
- Présences en réunion 48

Jeudi
10 octobre 2019
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

Présidence de

**M. Éric Woerth,
*Président***



La commission poursuit l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2020 (n° 2272) (M. Joël Giraud, rapporteur général).

Article 15 : Baisse de la taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF152 de Mme Lise Magnier et I-CF1462 de Mme Stella Dupont.

Mme Lise Magnier. Cet amendement soutient la mesure de baisse de taux de taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises (TACFE), afin de rendre aux entreprises les baisses de ressources affectées aux chambres de commerce et d'industrie (CCI) sous forme de baisse de fiscalité. Il est ainsi proposé de porter le taux de 2,4 % à 1,8 % en 2020.

Mme Stella Dupont. Il est préférable de ne pas inscrire dans la loi de finances pour 2020 la baisse des moyens affectés aux CCI au-delà de 2021. En effet, le contrat d'objectifs et de performance garantit une clause de revoyure, qui permettra, l'an prochain, de voir s'il est pertinent de poursuivre cette baisse.

M. Joël Giraud, rapporteur général. C'est une question qu'il serait légitime de poser au ministre en séance. Dans l'intervalle, je vous demande de bien vouloir retirer ces amendements.

Les amendements I-CF152 et I-CF1462 sont retirés.

La commission examine les amendements identiques I-CF822 du rapporteur général, I-CF108 de Mme Lise Magnier et I-CF1467 de Mme Stella Dupont.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Cet amendement vise à supprimer le prélèvement France Télécom payé par le réseau des CCI. Le coût pour l'État de cette suppression est de 28,9 millions d'euros.

Mme Stella Dupont. Le réseau se restructure et a besoin de moyens. L'idée est de donner aux CCI un coup de pouce d'à peine 30 millions d'euros, et d'assurer ainsi le financement de la gestion prévisionnelle des emplois et des ressources (GPEC) nationale propre au réseau.

M. Fabrice Brun. Si je comprends bien, il convient de déduire ces 28,9 millions d'euros annuels de l'effort d'économies de 400 millions d'euros demandé aux CCI d'ici 2022.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Tout à fait.

La commission adopte les amendements I-CF822, I-CF108 et I-CF1467.

Elle en vient à l'amendement I-CF823 du rapporteur général.

M. Joël Giraud, rapporteur général. La loi de finances pour 2019 avait instauré, à l'instigation notamment de Stella Dupont, le seuil minimal d'activité consulaire (SMAC) en faveur des CCI les plus fragiles. Bien qu'ayant toute confiance dans le président du réseau, je pense pertinent de reconduire ce système de répartition du produit de la taxe.

M. Fabrice Brun. Les CCI éligibles au SMAC en 2019 doivent comprendre au moins 70 % de communes classées en zone de revitalisation rurale (ZRR), ce qui exclut par exemple la CCI de l'Ardèche, département rural s'il en est, qui bénéficiait pourtant du fonds de péréquation. Des CCI rurales peuvent donc ne pas bénéficier de ce nouveau mécanisme de solidarité, ce qui est très gênant pour des territoires déjà touchés par la fracture territoriale et économique.

Par ailleurs, les CCI les plus fragiles peuvent voir leur budget abondé en cas de difficultés financières. Les chambres qui savent bien gérer et ont un peu de trésorerie ne sont pas éligibles à ce type d'aide, ce qui pose problème : sur ce sujet, les acteurs économiques – TPE, PME – des territoires sont très mobilisés.

Mme Marie-Christine Dalloz. Je rejoins les propos de monsieur Brun. La clé de répartition décidée l'année dernière est en train de recréer de grandes inégalités. La CCI du Jura, département en partie montagnard, ne remplit pas non plus le critère du seuil de communes classées en ZRR. Ce mécanisme est profondément injuste et cela aura des conséquences notables sur le réseau national.

La commission adopte l'amendement I-CF823.

Puis elle adopte l'article 15 ainsi modifié.

Article 16 : *Suppression progressive du tarif réduit de taxe intérieure de consommation sur les carburants sous condition d'emploi*

M. Joël Giraud, rapporteur général. Permettez-moi de vous présenter brièvement les articles 16 à 20, qui traitent de la fiscalité environnementale.

L'article 16, visant à aménager la sortie du régime du gazole non routier (GNR), a fait l'objet de nombreux arbitrages. Contrairement à l'an dernier, il n'est plus question de suppression sèche mais d'une trajectoire de sortie en sifflet. Certains secteurs, comme celui de la construction, sont préservés ; d'autres, comme l'agriculture, sont clairement gagnants. En outre, des mesures d'accompagnement non fiscales sont prévues, comme la prise en compte de l'augmentation du tarif dans les contrats et la possibilité de déduction fiscale lors du renouvellement des matériels et des véhicules. Je proposerai d'affiner ou d'amplifier certaines mesures d'accompagnement, mais il me semble qu'un équilibre global a été trouvé. Reste à avancer sur le sujet.

L'article 17, qui porte sur le régime d'imposition du gaz naturel et vise à empêcher la fraude, n'appelle pas de commentaires particuliers.

L'article 18 propose une refonte de grande ampleur des taxes à l'immatriculation. Celle-ci a été conçue avec beaucoup de précautions pour que les affectataires divers ne soient pas perdants et que le malus continue d'être incitatif, malgré le changement de normes de mesures des valeurs d'émissions. C'est un équilibre très fragile et je m'opposerai à tout amendement visant à le modifier.

L'article 19 corrige à la marge l'anomalie que constitue la niche fiscale sur le gazole utilisé par les transporteurs routiers, dont le coût pour le budget de l'État a quadruplé en quatre ans pour dépasser le milliard d'euros. Malgré la baisse de 2 centimes d'euros par litre du remboursement partiel de la TICPE, la différence de coût avec le gazole traditionnel

demeurera de 14 centimes par litre, alors qu'elle était inférieure à 4 centimes par litre jusqu'en 2014.

Enfin, l'article 20 propose une augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, la taxe dite Chirac. Cette hausse est modérée – entre 1,5 et 3 euros par passager en classe économique. Des exceptions sont prévues lorsque le report modal est impossible. L'affectation du produit de la taxe à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est pertinente.

Vous avez déposé de nombreux amendements portant article additionnel. Je suis rarement surpris par la créativité fiscale, mais la fiscalité environnementale pourrait presque faire exception. Une partie des amendements modifie les niches fiscales, à la baisse ou à la hausse. Les autres visent à créer de nouvelles taxes. Je considère que l'on ne peut, sans concertation, apporter des modifications aux niches fiscales – l'exemple du GNR est à cet égard frappant. En outre, il serait sage d'attendre les résultats de la convention citoyenne pour le climat. Dans un contexte où l'acceptabilité fiscale est dégradée, nos concitoyens ne comprendraient pas que nous votions une fiscalité de plus en plus souvent considérée comme punitive, sans égard pour eux.

M. le président Éric Woerth. Je présenterai d'ailleurs un amendement portant article additionnel après l'article 16, qui propose une façon différente, peut-être plus juste, d'envisager la fiscalité verte.

La commission examine les amendements de suppression I-CF90 de M. Vincent Descoeur, I-CF173 de M. Fabrice Brun, I-CF300 de Mme Jeanine Dubié, I-CF955 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF1280 de M. Thibault Bazin.

M. Vincent Descoeur. L'article 16 consacre l'abandon de la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier, alors qu'il n'existe aucune solution alternative satisfaisante. Cette mesure, que nous avons réussi à repousser l'an dernier, n'est pas motivée par des considérations écologiques, mais de toute évidence par son rendement. L'augmentation des charges aura une incidence sur les tarifs que devront supporter les donneurs d'ordres, au premier rang desquels les collectivités locales.

M. Fabrice Brun. Avec ce projet de loi de finances, la baisse de l'impôt sur les sociétés sera plus que compensée par l'augmentation des taxes et le raboutage méticuleux de dispositions fiscales telle celle dont bénéficie le secteur du BTP pour le GNR. Il faut savoir que ce secteur, qui emploie plus d'un million de personnes, doit déjà faire déjà face à la suppression du prêt à taux zéro (PTZ) en milieu rural et à la réduction du périmètre du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE). Cette ponction de plus d'un milliard d'euros nous paraît trop brutale. De surcroît, il existe peu ou pas de solutions pour faire fonctionner un bulldozer ou du matériel de concassage autrement que grâce à l'énergie fossile. Si la mesure prévoyait une sortie en sifflet beaucoup plus longue permettant aux entrepreneurs d'adopter de nouvelles solutions techniques, nous y adhérierions.

M. Philippe Vigier. Si l'alternative existait, il n'y aurait pas de discussion. Mais nous faisons tous le constat qu'il n'existe pas d'autre type de motorisation. J'ai envie de dire « Encore un moment, monsieur le bourreau ! », essayons de retenir la main du Gouvernement cette année et mettons l'accent sur ces mutations technologiques indispensables.

Mme Marie-Christine Dalloz. Heureusement, la trajectoire n'est pas aussi brutale que l'an dernier... Pour autant, ne nous voilons pas la face, c'est une mesure davantage guidée par le souci de rendement – 200 millions d'euros pour cette année, mais 900 millions d'euros en année pleine – que par le souci de l'environnement.

M. Thibault Bazin. La concertation et la progressivité sont des bonnes choses, mais elles ne peuvent faire oublier l'essentiel : des entreprises à faible rentabilité vont voir leurs coûts augmenter, sans qu'il soit prévu de les accompagner dans la transition verte. Il n'existe pas d'engins non routiers utilisant des technologies vertes, et il n'y en aura pas ces dix prochaines années. C'est une perte sèche de rentabilité. Par ailleurs, cette mesure, vous semblez l'oublier, concernera les entreprises qui ont une activité extractive, les exploitants de carrières. Les difficultés auxquelles ils seront confrontés affecteront toute la chaîne des matériaux, à l'autre bout de laquelle se trouve la construction, un secteur dont les résultats sont aujourd'hui déplorables. Il faut absolument corriger cela d'ici la séance.

M. Jean-Paul Dufrène. Je voterai ces amendements de suppression, même si la mesure est moins brutale que l'an dernier et qu'il est prévu une sortie en sifflet. Il faut insister sur le fait qu'il n'existe pas d'alternative. Les conséquences pèseront lourd sur les petites entreprises qui, par ailleurs, ne sont pas concernées par la baisse de l'impôt sur les sociétés. Il n'y aura pas de compensation pour elles. Pourquoi ne pas faire la différence entre les petites entreprises et les grands groupes ?

Mme Bénédicte Peyrol. On nous reproche souvent de nous contenter de beaux discours en matière de transition écologique et de faire du *green-washing*. Suite au premier conseil de défense écologique, et à la demande du Parlement et du Gouvernement, l'inspection générale des finances (IGF) a produit un document, *Green Budgeting : proposition de méthode pour une budgétisation environnementale*. La mission a recensé 25 milliards d'euros de dépenses budgétaires défavorables à l'environnement, dont 15 milliards de dépenses fiscales. Concernant le GNR, nous avons suivi la méthode préconisée : les fédérations ont été consultées, nous avons construit ensemble les compensations, et trouvé un compromis portant sur trois ans. Il nous faut construire des filières pour les matériaux alternatifs, c'est un engagement du Gouvernement, dans le cadre du pacte productif notamment.

M. Thibault Bazin. Vous ne répondez pas à la question. Il n'existe ni matériaux ni motorisation alternatifs. Vous n'êtes pas à la hauteur des défis !

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF90, I-CF173, I-CF300, I-CF955 et I-CF1280.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF248 de Mme Émilie Bonnivard, I-CF317 de Mme Jeanine Dubié et I-CF959 de Mme Marie-Christine Dalloz ainsi que l'amendement I-CF1164 de Mme Christine Pires Beaune.

Mme Émilie Bonnivard. Cet amendement vise à maintenir les tarifs réduits de TICPE dont bénéficie le GNR utilisé pour le nivellement de la neige. Dans nos zones de montagne, nous avons besoin de matériel de damage. Les machines n'ont pas les capacités techniques pour utiliser de l'énergie renouvelable – il fait froid en altitude et les pentes sont importantes. L'objectif est de ne pas pénaliser davantage les domaines skiables et les territoires de montagne.

M. Philippe Vigier. Il faut savoir que deux tiers des stations de sport d'hiver connaissent des difficultés financières – le rapporteur général est le premier à les défendre. Or le damage est essentiel pour la pratique du ski. S'il existait une solution alternative, elle serait mise en œuvre, mais malheureusement elle n'existe pas.

Mme Marie-Christine Dalloz. Je connais la sensibilité du rapporteur général à la montagne et je voudrais appeler son attention sur cet amendement qui émane de l'association nationale des élus de la montagne (ANEM). Je rappelle que la neige de culture, d'un point de vue environnemental, est une bonne option pour l'ensemble de nos stations touristiques. Vous prônez ardemment les mesures environnementales, or pour stocker et déplacer cette neige de culture, il faut des engins.

Mme Christine Pires Beaune. Notre groupe n'a pas déposé d'amendement de suppression de cet article, mais propose de modifier la trajectoire afin qu'elle soit plus forte à la fin qu'au début.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je vous suggère de retirer ces amendements au profit des amendements I-CF1515 de la commission du développement durable et de mon amendement I-CF1547. Ils visent à instaurer un tarif réduit de TICPE dont bénéficieront surtout les collectivités locales en zone de montagne, puisqu'il n'existe pas de chasse-neige électrique.

Le damage constitue en effet une charge considérable pour les budgets des petites collectivités locales. Soyez raisonnables, et plutôt que de supprimer cette mesure, acceptez ce tarif réduit.

Mme Émilie Cariou. Nous préférierions réserver cette discussion à la séance publique car les mesures que nous envisageons ne sont pas compensées, ce qui pose problème.

M. le président Éric Woerth. Certes, les compensations constituent un signal, mais pas un économiste ne considère que cela fonctionne. Le problème est purement technique. Nous y reviendrons.

La commission rejette successivement les amendements I-CF248, I-CF317, I-CF959 et I-CF1164.

Elle en vient aux amendements identiques I-CF519 de M. Fabrice Brun, I-CF559 de Mme Lise Magnier et I-CF662 de Mme Véronique Louwagie.

M. Fabrice Brun. Je propose d'introduire un allègement de la TICPE pour les biocarburants composés d'au moins 30 % d'esters méthyliques d'acides gras, leur permettant de bénéficier de la taxation avantageuse appliquée aux biocarburants de type B100.

Mme Véronique Louwagie. J'ajoute que les biocarburants avancés proviennent de déchets et utilisent uniquement de l'énergie renouvelable et de l'eau recyclée par osmose inverse. Nous entendons accorder la priorité à leur développement, ce qui mérite une attention particulière.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF519, I-CF559 et I-CF662.

Elle en vient à l'amendement I-CF172 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il est prévu à l'alinéa 19 d'étendre au transport fluvial de passagers la niche sur la TICPE prévue pour le transport fluvial de marchandises. Alors que l'on veut verdir le budget et réduire le nombre de niches, cette mesure semble anachronique. L'amendement vise à supprimer cet alinéa.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF172.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements I-CF1515 de la commission du développement durable et I-CF1547 du rapporteur général, ainsi que les amendements identiques I-CF144 de Mme Émilie Bonnivard, I-CF145 de M. Vincent Descoeur, I-CF180 de M. Xavier Roseren, I-CF319 de Mme Jeanine Dubié, I-CF531 de M. Fabrice Brun et I-CF958 de Mme Marie-Christine Dalloz.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable. L'amendement a pour objet de faire bénéficier d'un régime fiscal adapté le GNR utilisé pour certains usages très spécifiques relevant du service public et des missions de sécurité pour la gestion de la neige en montagne. Nous venons d'avoir le débat et j'ai entendu les propos d'Émilie Cariou. Je suis prêt à retirer cet amendement dans la perspective d'une discussion en séance publique.

M. Joël Giraud, rapporteur général. J'insiste sur le fait que les collectivités locales n'ont pas le droit au suramortissement. Pour certaines communes rurales, et toutes n'ont pas sur leur territoire une station de ski réputée, la facture du déneigement représente la moitié du budget de fonctionnement. Je propose donc d'instaurer un tarif réduit de TICPE. Je maintiens l'amendement.

Mme Émilie Bonnivard. Cet amendement, qui m'a été soumis par l'ANEM, a pour objet de faire bénéficier d'un régime fiscal adapté le GNR utilisé pour les usages spécifiques de montagne. L'article 8 de la loi relative au développement et à la protection de la montagne permet d'adapter les dispositions de portée générale et les politiques publiques à la spécificité de la montagne. Il serait injuste que les contribuables des territoires de montagne aient, plus que les autres, à supporter cette augmentation. Pour le département de la Savoie, dont les dépenses annuelles de déneigement dépassent les 700 000 euros, l'augmentation représenterait un coût de 200 000 euros.

M. Vincent Descoeur. C'est la parfaite illustration de ce qu'autorise la loi montagne. Dans la mesure où les usages relevant du service public et des missions de sécurité pour la gestion de la neige sont parfaitement identifiés, nous pouvons déroger à cette mesure qui implique une hausse importante des charges pour les collectivités. Nous en avons l'occasion, il ne faut pas tergiverser !

M. Fabrice Brun. L'amendement I-CF831 vise à témoigner de la difficulté des collectivités territoriales de montagne à faire face au déneigement, sur fond de réduction de l'accompagnement des départements qui connaissent une explosion de leurs autres dépenses – à caractère social. C'est pourquoi nous plaidons pour un régime fiscal adapté, dans un contexte où il n'existe pas d'alternatives.

M. le président Éric Woerth. C'est tout à fait exact.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF958 est similaire. Nous devons intégrer les contraintes des collectivités territoriales, notamment celles des communes. En cas de fortes précipitations neigeuses, l'État exige que les rues soient immédiatement praticables, au risque, dans le cas contraire, de provoquer des encombrements terribles.

Il convient d'accompagner les collectivités territoriales plutôt que de générer des coûts supplémentaires d'hébergement pour les personnes bloquées par la neige. C'est une mission de service public et une question de sécurité.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le droit à la différence existe dans nos territoires. Le décret obligeant les conducteurs à se doter de pneus neige dans les zones de montagne de novembre à avril a encore été retoqué. Si nous avons à la fois des difficultés à déneiger et que le décret n'est pas publié, il va devenir difficile de circuler sur les routes de montagne...

Mme Émilie Cariou. Je comprends parfaitement, mais je vous propose une discussion avec le ministre dans l'hémicycle. Il a déjà proposé certaines mesures d'accompagnement. Nous devons y réfléchir avec les ministères, et non en commission. Nous ne sommes pas favorables à l'adoption d'un tel amendement.

M. le président Éric Woerth. Notons malgré tout que la commission du développement durable, concernée par la problématique, a adopté un amendement...

L'amendement I-CF1515 est retiré.

La commission adopte l'amendement ICF-1547. En conséquence, les amendements I-CF144, I-CF145, I-CF180, I-CF319, I-CF531 et I-CF958 tombent.

Elle passe à la discussion commune des amendements I-CF793 de Mme Lise Magnier, I-CF1004 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1294 de M. Thibault Bazin.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF1004 vise à exclure du dispositif prévu par l'article 16 les entreprises des industries extractives. Nos débats le prouvent, la fin de l'exonération de TICPE pose de vrais problèmes à certains secteurs, en concurrence avec des entreprises étrangères dans les zones frontalières. Dans le secteur des industries extractives, comme dans d'autres, il n'existe pas de technologie de remplacement.

M. Thibault Bazin. L'amendement I-CF1294 est similaire. On parle tout de même de plus de 15 000 emplois ; ce n'est pas rien... Derrière, c'est toute l'économie de la construction qui est en jeu et nous devons soutenir la construction de logements. Il faut revenir sur cette décision.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Les industries extractives vont bénéficier d'un tarif réduit lorsque leur activité se rapporte à certains matériaux : les roches destinées à la transformation, le gypse, l'anhydrite, la pierre calcaire. Mon avis sera donc défavorable. Mais si la liste pose un problème, nous pouvons en rediscuter en séance avec le ministre.

Mme Bénédicte Peyrol. Si l'on compare au secteur des travaux publics, nous l'avons évoqué, il manque des compensations pour les industries extractives. J'ai rencontré leurs représentants. La majorité a parfaitement conscience du fait que les compensations ne sont pas équivalentes pour tous les secteurs. C'est pourquoi nous travaillons avec le Gouvernement et ferons des propositions la semaine prochaine dans l'hémicycle.

La commission rejette les amendements I-CF793, I-CF1004 et I-CF1294.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CF789 de Mme Lise Magnier, I-CF1002 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1286 de M. Thibault Bazin.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le sujet est similaire et mon avis défavorable. Bénédicte Peyrol a parfaitement expliqué le contexte. Nous aurons ce débat en séance.

La commission rejette les amendements I-CF789, I-CF1002 et I-CF1286.

Elle passe à l'amendement I-CF1516 de la commission du développement durable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je laisse monsieur Orphelin le présenter puisqu'il est à l'origine de l'amendement.

M. Matthieu Orphelin. L'année dernière, par le biais d'un amendement gouvernemental, nous avons voté une baisse de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) pour les centres de stockage de données numériques. L'amendement propose de faire évoluer la niche fiscale vers un bonus-malus pour inciter ces centres, très consommateurs d'énergie, à s'orienter vers les énergies renouvelables et à diminuer leur consommation d'énergie. Le dispositif sera plus incitatif et plus intelligent que la simple baisse votée l'an passé.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Restons-en à l'équilibre trouvé l'année dernière avec le ministre Bruno Le Maire.

La commission rejette l'amendement I-CF1516.

Elle en vient aux amendements identiques I-CF441 de M. Vincent Descoeur, I-CF643 de M. Matthieu Orphelin, I-CF727 de M. Fabrice Brun, I-CF1006 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1284 de M. Thibault Bazin.

M. Vincent Descoeur. L'article 16 prévoit la suppression progressive du tarif réduit de TICPE applicable au gazole non routier (GNR), accompagnée d'un nouveau dispositif de suramortissement. En l'état actuel de sa rédaction, tout laisse à penser que le dispositif sera réservé aux travaux publics, en oubliant les entreprises du bâtiment – maçonnerie, charpente, couverture, démolition. L'amendement I-CF441 propose que ces activités puissent bénéficier du même dispositif.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement I-CF643 vise à ajouter les entreprises du bâtiment à la liste des entreprises concernées par l'accompagnement.

M. Fabrice Brun. À la suite de la suppression progressive du tarif réduit de TICPE applicable au GNR, l'amendement I-CF727 vise les activités du bâtiment, afin qu'elles bénéficient du suramortissement pour l'achat de matériels propres, lorsqu'ils existent.

Mme Véronique Louwagie. Le Gouvernement a été attentif aux entreprises de travaux publics – c'est bien qu'il y a une difficulté. Les entreprises du bâtiment utilisent les mêmes matériels et les mêmes technologies. Elles n'ont pas, elles non plus, d'équipements de substitution. L'amendement I-CF1006 vise à les exclure du périmètre auquel s'applique l'article.

M. Thibault Bazin. Autour d'un bâtiment, on trouve des voiries et des réseaux divers (VRD), que les entreprises sont amenées à traiter. L'amendement I-CF1284 vise à les accompagner.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je suis d'accord avec vous sur le fond : je ne m'explique pas pourquoi le bâtiment ne figure pas dans le dispositif. Je vais donc poser la question au ministre et attendrai une réponse très précise de sa part car la question est importante. Je vous propose de retirer vos amendements, quitte à ce qu'ils soient redéposés pour la séance.

M. Matthieu Orphelin. Je veux bien retirer mon amendement, sous réserve de votre engagement à traiter le sujet.

L'amendement I-CF643 est retiré.

M. Fabrice Brun. Je retire l'amendement I-CF727 afin de vous permettre de mener une discussion sereine avec le ministère.

Les amendements I-CF441, I-CF727, I-CF1006 et I-CF1284 sont retirés.

La commission examine ensuite l'amendement I-CF639 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit de bonifier le taux de suramortissement, de 40 à 50 % la première année, afin d'envoyer un signal positif aux entreprises.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF639.

Elle passe à l'amendement I-CF1546 du rapporteur général.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Il vise à élargir le bénéfice du suramortissement aux véhicules hybrides rechargeables qui ne fonctionnent pas exclusivement au gaz naturel, à l'énergie électrique ou à l'hydrogène.

La commission adopte l'amendement I-CF1546.

Elle en vient aux amendements identiques I-CF802 de Mme Lise Magnier, I-CF1005 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1297 de M. Thibault Bazin.

Mme Patricia Lemoine. L'amendement I-CF802 propose une prorogation du suramortissement jusqu'en 2028 pour donner une chance aux entreprises de bénéficier du dispositif de l'article 39 *decies* E, lorsque des technologies de remplacement seront disponibles. Ce serait logique et équitable. L'échéance de 2028 est cohérente avec le Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique du Gouvernement qui prévoit l'émergence de l'hydrogène « vert » – produit sans émission de carbone – d'ici la fin des années 2020.

Mme Véronique Louwagie. Il est cocasse de prévoir un suramortissement jusqu'au 31 décembre 2022, alors que les technologies n'existent pas. Il faut prendre en compte la réalité du terrain ! L'amendement I-CF1005 propose une prorogation jusqu'en 2028 – en espérant que des technologies soient disponibles. En l'état actuel de sa rédaction, l'alinéa 90 ne sert à rien...

M. Joël Giraud, rapporteur général. 2028 est une échéance trop lointaine. Nous pourrions éventuellement proroger certains dispositifs en l'absence totale de matériels substituables. Je comprends votre préoccupation, mais un système incitatif comme le suramortissement n'a pas vocation à durer une dizaine d'années. À ce stade, je suis défavorable à vos amendements.

La commission adopte les amendements I-CF802, I-CF1005 et I-CF1297.

Elle examine ensuite en discussion commune les amendements I-CF1545 du rapporteur général et I-CF962 de Mme Marie-Christine Dalloz.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Il s'agit de différencier le régime de suramortissement des PME, en le portant à 60 %, afin de leur permettre d'avoir accès à des équipements « propres » dont le coût est parfois bien plus important que pour un équipement classique, alors que leur chiffre d'affaires n'est pas le même que celui des autres entreprises.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF962 est similaire. Il s'agit de passer de 40 à 60 % car ce matériel est très onéreux pour des petites entreprises. Ce serait un véritable encouragement à leur adaptation.

La commission rejette les amendements I-CF1545 et I-CF962.

La commission passe à l'amendement I-CF640 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit également d'un geste pour les PME. L'amendement du rapporteur va dans le bon sens, je vais retirer le mien, en espérant que nous arriverons à atteindre 60 % pour les PME en séance.

L'amendement I-CF640 est retiré.

La commission en vient à la discussion commune des amendements identiques I-CF590 de M. François Pupponi, I-CF679 de Mme Véronique Louwagie, I-CF739 de Mme Émilie Bonnivard, et de l'amendement I-CF1198 de Mme Christine Pires Beaune.

M. François Pupponi. L'article 16 prévoit un allègement de la nouvelle charge pour les entreprises en délégation de service public (DSP). L'amendement I-CF590 propose de compléter le dispositif de compensation en y intégrant les activités nécessitant l'utilisation de véhicules non routiers et réalisées par les collectivités locales en régies directes.

Mme Émilie Bonnivard. L'amendement I-CF739 est identique. Je partage les propos de mon collègue Pupponi.

M. Jean-Louis Bricout. L'amendement I-CF1198 propose de rendre ces achats de carburants éligibles au fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) car les collectivités ne peuvent prétendre aux mesures de suramortissement. Nous savons qu'il s'agit de dépenses de fonctionnement, mais une dérogation permettrait de compenser le coût important pour les collectivités.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je comprends parfaitement votre objectif, mais le FCTVA n'est ouvert qu'aux dépenses d'investissement. Si vous êtes élus locaux, vous savez combien il a été difficile d'intégrer le goudronnage d'une route – quand il ne s'agit pas d'une nouvelle – aux dépenses éligibles au FCTVA. Mon avis est donc défavorable.

La commission rejette les amendements I-CF590, I-CF679, I-CF739 et I-CF1198.

Puis elle examine l'amendement I-CF380 de M. Jean-Félix Acquaviva.

M. Jean-Félix Acquaviva. L'amendement vise à supprimer les alinéas 138 à 143 de l'article, qui introduisent un nouveau mode de calcul complexe et risquent de minorer le rendement de la TICPE sur lequel sont assis les prélèvements mentionnés dans la loi portant statut fiscal de la Corse. La Corse est la seule collectivité à bénéficier de ce dispositif. Si l'évolution du comportement de consommation est identique à celui constaté progressivement pour le tabac, cela reviendra à réduire les recettes fiscales de la collectivité de Corse.

M. Paul-André Colombani. Les dispositions prévues risquent d'avoir des conséquences négatives sur les ressources de la Corse. Aucun chiffrage de l'impact n'a été effectué. L'État et la collectivité doivent dialoguer pour améliorer nos relations – pas seulement d'un point de vue financier d'ailleurs...

M. Joël Giraud, rapporteur général. J'ai demandé aux services du ministère si la réforme s'effectuait à rendement constant pour la Corse car il s'agit d'une question importante, vous avez raison. Ils m'ont assuré que c'était le cas, mais sans me fournir les projections.

Je vous propose donc de retirer votre amendement et de poser la question au Gouvernement en séance.

L'amendement I-CF380 est retiré.

La commission en vient à l'amendement I-CF502 de M. Paul-André Colombani.

M. Michel Castellani. Les propos du rapporteur général m'interpellent. Il faut sortir de l'approximation car le sujet est important.

L'amendement I-CF502 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement I-CF1253 de Mme Bénédicte Peyrol.

Mme Bénédicte Peyrol. Cet amendement est d'appel. Nous souhaitons débattre avec le Gouvernement dans l'hémicycle et préparer le fameux budget « vert » à l'horizon 2021. Nous souhaitons également borner dans le temps les dépenses fiscales défavorables à l'environnement. J'ai indiqué dix ans, mais nous devons en discuter avec tous les secteurs et ajuster – j'ai commencé à le faire avec les agriculteurs, les transporteurs routiers de marchandises. Il faudra également réfléchir aux compensations.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je vous remercie pour cet amendement, qui est bienvenu. Je remercie également le président de l'avoir sauvé des fourches de l'article 40 ! Mon avis est favorable.

La commission adopte l'amendement I-CF1253.

Puis elle adopte l'article 16 modifié.

Après l'article 16

La commission examine en discussion commune les amendements I-CF141 de M. Fabrice Brun et I-CF598 de M. Éric Coquerel.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je suis défavorable à ce stade, même si l'idée est intéressante. La suppression de l'exonération de TICPE dont bénéficie le kérosène ne peut passer que par une réforme du droit européen.

La commission rejette les amendements I-CF141 et I-CF598.

Puis elle passe à la discussion commune des amendements I-CF1524 de la commission du développement durable et I-CF601 de Mme Sabine Rubin.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement I-CF1524 prévoit la fin de l'exonération de TICPE pour le transport maritime de passagers effectué par des compagnies privées. Cela concerne notamment les paquebots de croisière.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Cette proposition est contraire à l'article 14 de la directive de l'Union européenne n° 2003/96 du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. J'y suis donc défavorable.

La commission rejette les amendements I-CF1524 et I-CF601.

Elle en vient à l'amendement I-CF851 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Vous venez d'adopter l'amendement de Mme Peyrol, intéressant, qui fixe un horizon à dix ans. Cet amendement est le premier d'une série qui vise à faire évoluer certaines niches fiscales. Il s'agit de supprimer l'exonération de TICPE pour les moteurs d'avions et de navires utilisés pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des aéronefs et navires et de leurs moteurs. Cette niche fiscale est estimée à 31 millions d'euros par an.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Mon avis est défavorable, car l'amendement est contraire à la directive que je viens de citer. Je vous propose un débat avec le ministre en séance.

L'amendement I-CF851 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement I-CF857 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement propose la suppression de la niche fiscale sur les hydrocarbures utilisés pour l'extraction et la production de gaz. Je ne le retirerai pas car il est important d'envoyer des signaux au Gouvernement concernant ces niches défavorables à l'environnement. Nous pourrions voter l'amendement, pour arriver en position de force !

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'idée est tentante, mais je vous propose un débat avec le ministre en séance.

La commission rejette l'amendement I-CF857.

Elle en vient à l'amendement I-CF1525 de la commission du développement durable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cette filière étant vertueuse, l'amendement vise à valoriser les huiles alimentaires usagées pour participer à la meilleure gestion des déchets et à une transition énergétique plus efficace, tout en améliorant la qualité des eaux.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Cela me semble vraiment excessif car décorrélé du coût écologique. Mon avis est défavorable.

La commission rejette l'amendement -CF1525.

Puis elle examine l'amendement I-CF811 de M. Saïd Ahamada.

M. Saïd Ahamada. Il s'agit d'appliquer le tarif réduit de TICFE à l'approvisionnement en électricité des navires dans les ports français, afin de leur éviter de d'avoir recours au fioul.

La commission rejette l'amendement I-CF811.

Elle passe à l'amendement I-CF547 de M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Hors biodéchets, près d'un tiers de déchets ménagers est composé de produits sans filières de recyclage. La gestion de ces déchets est à la charge des collectivités, qui doivent en assurer la collecte et le traitement et payer la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP).

L'amendement vise à mettre en place une TGAP amont, qui permettrait de mettre fin à cette situation injuste puisqu'elle taxe aveuglément les gestionnaires qui ne sont pas responsables de la non-recyclabilité des produits. Il s'agit également de réduire les produits non recyclables mis sur le marché et de développer l'économie circulaire.

M. Joël Giraud, rapporteur général. La feuille de route de l'économie circulaire a explicitement écarté le mécanisme de TGAP amont. Mon avis est donc défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF547.

Elle examine ensuite en discussion commune les amendements I-CF177 et I-CF176 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Ces amendements reposent sur un constat simple : sur les presque 570 kg de déchets produits par un Français, plus de 180 ne disposent d'aucune filière de recyclage et sont éliminés par stockage. Or les collectivités n'ont aucune prise sur la conception des produits, sur leur mise en marché, et encore moins sur leur consommation. Elles doivent néanmoins payer la TGAP pour leur élimination. C'est injuste. L'amendement I-CF177 vise à accorder aux collectivités une franchise correspondant à la part de déchets résiduels inévitables. L'amendement I-CF176 fixe la limite de cette franchise.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je suis défavorable car ces amendements réduiraient très largement le rendement de la TGAP, tout en permettant aux collectivités de bénéficier de la fiscalité des déchets.

La commission rejette les amendements I-CF177 et I-CF176.

Puis elle examine successivement les amendements I-CF412 et I-CF416 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. Les deux amendements concernent la filière agricole, qui a essayé de faire des efforts dans la transformation de ses produits. Il faut favoriser ces pratiques, qui vont dans le bon sens. La filière ne doit pas être surtaxée par une augmentation de 100 % de la TGAP.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette successivement les deux amendements I-CF412 et I-CF416.

Elle passe ensuite à l'amendement I-CF309 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. Dans un contexte d'urgence environnementale et climatique, eu égard au CO₂ émis par l'aviation et à la nécessité que ce secteur prenne toute sa part à la lutte contre le réchauffement climatique, l'amendement vise à inclure les produits énergétiques destinés à la navigation aérienne dans le mécanisme de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB), afin d'encourager l'incorporation d'énergies renouvelables.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF309.

Elle en vient à l'amendement I-CF311 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. Dans la mesure où les externalités négatives des effluents des huileries de palme et raffle sont équivalentes – voire supérieures – à celles du tallol et brai de tallol, il serait juste et proportionné de soumettre la part d'énergie issue de ces matières premières au même seuil de 0,6 %.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF311.

Puis elle examine l'amendement I-CF614 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Nous souhaitons taxer les externalités négatives des engrais de synthèse, afin d'encourager la sortie d'un modèle agro-industriel mortifère. L'amendement prévoit une taxe différenciée applicable au 1^{er} janvier 2021, à hauteur de 0,27 centime par kilogramme d'engrais acquis.

La commission rejette l'amendement I-CF614.

La commission examine l'amendement I-CF608 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Il s'agit de modifier, pour l'industrie et l'agriculture, le calcul de la redevance relative au prélèvement des ressources en eau, en relevant pour ces secteurs le barème de la taxe. Ce n'est finalement que l'application du principe pollueur-payeur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF608.

Puis elle examine l'amendement I-CF607 de Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. Chaque année, nous produisons 360 millions de tonnes de plastique. Or le code de l'environnement dispose qu'« *il peut être fait obligation aux producteurs, aux importateurs et aux distributeurs de produits de pourvoir ou de contribuer à la prévention et à la gestion des déchets qui en proviennent* ».

Actuellement, les gestionnaires des déchets sont les seuls à s'acquitter de taxes. En application du principe pollueur-payeur, il nous semble nécessaire d'inciter ces industriels à la conversion et la transition écologique, en mettant simplement en place une éco-contribution sur ces produits extrêmement nocifs.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable, en raison du moyen utilisé. Mais c'est un vrai sujet qu'il faut traiter par ailleurs.

La commission rejette l'amendement I-CF607.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CF135 de Mme Lise Magnier et I-CF316 de M. Charles de Courson.

Mme Lise Magnier. Cet amendement propose d'étendre l'application du dispositif de suramortissement aux véhicules qui utilisent exclusivement du B100 issu de colza français. Il garantit juridiquement cet usage exclusif ; il permet en outre la reconnaissance du B100 en tant qu'énergie 100 % renouvelable.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Même si le colza utilisé n'est pas exclusivement français, c'est effectivement un mode propre. Sagesse.

Mme Émilie Cariou. Ce point doit plutôt faire l'objet de discussions avec le ministre en séance publique. À ce stade, notre groupe est contre.

M. François Pupponi. On ne cesse de nous renvoyer à la séance publique ! Mais ce n'est pas la même chose d'y examiner un amendement déposé à nouveau par quelques signataires ou un amendement qui a été adopté par la commission. On peut tout de même favoriser certaines énergies renouvelables françaises, en indiquant nettement au ministre que la commission des finances est pour.

Mme Émilie Cariou. Aucun de ces amendements n'a fait l'objet de chiffrage à ce stade. Donc je ne vois pas comment la commission des finances pourrait les adopter.

La commission rejette les amendements I-CF135 et I-CF316.

Elle examine ensuite l'amendement I-CF964 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. La programmation pluriannuelle de l'énergie a fixé l'objectif de faire rouler 40 000 poids lourds au gaz naturel ou au biogaz naturel. Pour atteindre cet objectif, cet amendement propose tout simplement de favoriser l'investissement des PME françaises de transport routier dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement. Il est ainsi proposé de prolonger le dispositif de suramortissement actuellement en vigueur.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Dans la mesure où ces entreprises en viendraient à cumuler deux avantages, j'y suis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF964.

Elle examine ensuite l'amendement I-CF78 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Mon amendement concerne tous ceux qui n'ont pas d'autre choix aujourd'hui que d'utiliser leur voiture au quotidien pour vivre, travailler, étudier, se soigner... Il concerne donc 80 % des Français.

Je propose de créer des dispositifs fiscaux supplémentaires, notamment un crédit d'impôt versé aux actifs résidant dans les zones peu denses ; ces actifs seraient repérés par leur code postal, pour l'application de la mesure. Je propose ensuite un crédit d'impôt ouvert aux personnes physiques, sous condition de ressources, lorsqu'elles achètent un véhicule propre.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF78.

Puis elle examine les amendements identiques I-CF384 de M. Vincent Descoeur et I-CF541 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Vincent Descoeur. Voici un amendement que j'ai déjà défendu, sans succès. Mais je récidive ! Car l'application de la TVA aux taxes sur l'essence, sur le carburant ou sur l'électricité suscite l'incompréhension légitime de nos concitoyens. Cet amendement propose d'y mettre fin.

Mme Émilie Bonnivard. Je présente un amendement identique. Au regard de l'augmentation du prix du carburant et au vu de l'aberration fiscale que constitue la double taxation, il est demandé de mettre fin à tout assujettissement à la TVA des taxes portant sur les carburants.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Comme monsieur Descoeur, je persiste, mais dans mon avis défavorable.

Mme Bénédicte Peyrol. Il y a aussi une explication très technique et très juridique à notre opposition, à savoir la directive européenne. Elle prévoit l'application d'une TVA sur les droits d'accise. Sur ce point, une action ne peut donc être entreprise qu'au niveau de l'Union européenne. Il ne revient pas à la commission des finances de proposer des amendements contraires au droit européen.

M. le président Éric Woerth. Nous pouvons du moins exprimer une volonté, même si elle est contraire au droit européen.

M. Vincent Descoeur. Je suis très sensible aux arguments de notre collègue et je l'invite à saisir madame Loiseau, en vue de modifier cela.

La commission rejette les amendements I-CF384 et I-CF541.

Elle examine ensuite l'amendement I-CF1087 de M. Éric Woerth.

M. le président Éric Woerth. C'est un amendement d'appel qui a surtout vocation à servir de base à une discussion en séance publique.

Il s'agit de changer la donne de la fiscalité verte. Environ 60 % de cette fiscalité relève de la TICPE... Inutile de faire référence à ce qui s'est passé avec les gilets jaunes : on voit bien qu'il y a une forme d'injustice dans la manière dont les choses sont faites. Des contraintes extérieures régissent la collecte de la fiscalité écologique ; c'est assez peu compris par nos concitoyens.

Je pense qu'il faudrait un plan de transition énergétique qui soit un programme de développement et d'investissement public. Ce plan devrait être présenté non par bribes, mais de manière synthétique, pour respecter les engagements de la France en termes de réduction de ses émissions de carbone. Ce plan devrait faire l'objet d'un financement qui pourrait reposer sur la volonté de loger, dans un certain nombre de grands impôts, une « part verte ». En l'espèce, dans cet amendement, le grand impôt concerné serait la TVA. Mais je pense également à l'impôt sur le revenu, qui pourrait également être modifié en ce sens, à « iso-fiscalité » : il ne s'agit pas, en effet, d'augmenter la fiscalité.

Cette affectation particulière des recettes à des fins écologiques pose bien sûr le problème de l'universalité de l'impôt. Je comprends qu'elle puisse faire débat. Mais ces impôts contiennent déjà en eux-mêmes des mécanismes de justice. L'impôt sur le revenu et la TVA ont été conçus en ce sens. Le verdissement proposé donnerait aux Français le sentiment de financer véritablement un certain rythme de transition écologique et des actions qui la rendent possible. Ce verdissement serait accompagné d'une transition sociale et d'une transition économique.

Car je crois que le signal prix atteint, à un moment donné, ses limites. L'industrie doit se mettre en accord avec les engagements souscrits non seulement par le biais de signaux prix, mais surtout, me semble-t-il, par le biais de normes. Nous devons, en réalité, recourir davantage aux interdictions, si on veut éviter qu'un certain nombre d'engins ne soient sur le terrain, parce qu'ils consomment trop d'énergie et dégagent partant trop de carbone. Plutôt que d'en augmenter systématiquement le prix de fonctionnement, mieux vaut, à un moment donné, les interdire. Allons le plus loin possible dans l'utilisation des règlements et des lois.

L'action normative et le verdissement de la fiscalité permettraient ainsi de proposer, en se combinant, une vision écologique plus susceptible d'être comprise par les Français, et plus claire quant au financement qu'elle appelle.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Monsieur le président, je voulais vous remercier de cette initiative. Grâce à votre proposition sur la notion de verdissement fiscal, vous voulez faire basculer les assiettes traditionnelles de la fiscalité vers la fiscalité environnementale. C'est une idée qui est intéressante.

Bien évidemment, c'est une discussion à avoir au banc avec le ministre. Mais, bien évidemment aussi, comme je le disais d'entrée de jeu, une convention citoyenne est en cours, dont il faut attendre les résultats. En raison de cette réserve, je demande le retrait de l'amendement, mais en vous engageant à le présenter devant le ministre, car je crois que l'idée en soi est extrêmement intéressante.

Mme Valérie Rabault. Monsieur le président, j'entends votre proposition, mais je préférerais tout de même que nous développiions une vision globale de la fiscalité écologique. Aujourd'hui, les ménages en supportent les deux tiers. Si on veut avoir la réflexion globale que vous appelez de vos vœux, il faut aussi y inclure les entreprises. Sinon, nous nous engageons dans un débat qui me semble biaisé.

M. le président Éric Woerth. Je n'inclus pas les entreprises, parce que l'impôt sur les sociétés n'a pas véritablement, en tant que tel, de caractère redistributif, au rebours de l'impôt sur le revenu, qui comporte une certaine progressivité. Quant à la TVA, elle permet de fiscaliser, d'une certaine façon, les importations.

Mais cet amendement d'appel veut surtout provoquer la réflexion sur un programme financier de transition écologique. Car on aura besoin, à un moment donné, de financer les actions nécessaires pour tenir les engagements de la France – engagements que je ne conteste évidemment pas – dans le domaine de l'empreinte carbone. Pour rejeter moins de carbone, il faudra soutenir à la fois des investissements privés et des investissements publics.

De la même manière qu'on ne peut pas demander à une réforme des retraites de résoudre toutes les injustices constatées depuis trente ou quarante ans, l'outil fiscal a lui aussi ses propres limites. L'utilisation de l'outil fiscal doit être accompagnée de lois, de normes et d'interdictions beaucoup plus fortes qu'aujourd'hui, en laissant évidemment à chaque Français le soin de s'adapter. Car il doit aussi y avoir des phases réglementaires de transition.

Mme Bénédicte Peyrol. Je trouve que l'idée est intéressante. Le problème est en effet que, jusqu'à présent, on a utilisé le même outil pour s'adresser aux entreprises et aux ménages, notamment la taxe carbone de l'année dernière, même si certaines entreprises sont également soumises aux quotas carbone.

Par votre amendement, vous proposez d'intégrer une part verte dans la fiscalité existante. Pour ma part, j'ai toujours prôné le verdissement de la fiscalité et l'intégration de la fiscalité environnementale au sein de notre système fiscal. Néanmoins, je me pose la question technique de savoir comment vous calculez l'augmentation ou la diminution de cette part de 2 % en fonction de la réduction des émissions.

M. le président Éric Woerth. Je ne suis pas tombé sur cette valeur de 2 % tout à fait par hasard. Même si c'est très imparfait, j'ai repris à l'intérieur du budget l'ensemble des coûts de l'action dans le domaine de l'énergie et l'ensemble des charges de l'État concernant l'accompagnement de la transition écologique. Cela s'élève à peu près à 2 % des recettes de TVA. Évidemment, cela nécessite que l'État définisse clairement la transition écologique comme sa priorité, car il n'est pas question d'augmenter la TVA : le changement s'opère à iso-fiscalité. Cela implique, ultérieurement, un exercice de réduction de la dépense publique.

M. Matthieu Orphelin. Quelles seraient les réductions de dépenses publiques envisagées ? L'un des intérêts de cette proposition serait son caractère socialement juste, puisque ceux qui consomment plus paieraient effectivement plus.

Mme Véronique Louwagie. Je remarque que l'idée séduit à la fois le rapporteur général et Bénédicte Peyrol... Elle mérite effectivement d'être précisée et affinée, mais je vois déjà deux points intéressants.

Premièrement, je pense qu'il est important de financer la transition écologique, mais sans alourdir l'impôt. Or cette proposition permet finalement ce financement sans alourdissement de l'impôt.

Ma deuxième remarque sera pour souligner que cette proposition nous donne aussi les moyens de financer la transition écologique sans fiscalité punitive. Car je crois que les citoyens en ont marre... Le mouvement des gilets jaunes et le mouvement social de ces

derniers mois l'ont tous deux montré : nos concitoyens sont très attentifs à la transition écologique, mais ils ne veulent plus de fiscalité punitive. Or cet amendement propose justement une fiscalité incitative, qui va aussi nous entraîner vers plus de transparence. C'est son deuxième intérêt.

L'idée mérite donc, effectivement, d'être affinée.

M. Damien Abad. Je trouve que cet amendement a déjà le mérite d'ouvrir le débat sur la fiscalité verte, sur sa lisibilité et sur sa nécessaire clarté. Je pense que les Français ont aujourd'hui besoin de comprendre où va l'impôt, à quoi il sert et quelles sont les actions qui sont menées.

Je trouve intéressant de mener cette révision à iso-fiscalité. C'est l'exact inverse du choix fait initialement par le Gouvernement, lequel a défini une trajectoire carbone dévastatrice pour toutes les personnes en situation de fragilité économique, notamment pour celles qui vivent dans les territoires ruraux. Il s'agit de ne pas développer une écologie punitive, mais, au contraire, une écologie partagée où on réconcilie la fin du monde et la fin du mois. Je crois qu'il est important de porter ce message.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, cela nécessite, en parallèle, une maîtrise des dépenses publiques. S'il n'y a pas d'économies sur la dépense publique, une telle réforme entraînera en effet forcément une hausse de la fiscalité, ce qui n'est pas le but recherché. Au moment où le Gouvernement nous promet la présentation d'un « budget vert », je crois qu'il est important d'approfondir cette proposition intéressante.

Mme Valérie Rabault. Monsieur le président, les réflexions que suscite votre amendement d'appel sont intéressantes, mais je me permets de rappeler que notre collègue Dominique Potier, l'an dernier, avait interrogé à deux reprises le Gouvernement à ce sujet, pendant l'examen de la loi de finances.

Il estimait qu'il fallait absolument un observatoire capable d'indiquer, décile par décile, des 10 % de ménages les moins riches aux 10 % les plus riches, combien chacun contribue à la transition énergétique, au travers des taxes, et quelles prestations chacun reçoit. Mais il en va aussi de ce que chacun consomme : prenons seulement l'exemple des voyages de tourisme en avion et de leur consommation carbone... Ce ne sont pas forcément les 10 % de Français les moins riches qui les effectuent !

Le Gouvernement s'était déclaré intéressé et avait indiqué qu'il pourrait le faire, mais je ne suis pas certaine qu'à ce stade, on ait déjà reçu sa copie.

M. le président Éric Woerth. Je ne le crois pas non plus.

Mme Sabine Rubin. Je pense que cette proposition n'est pas socialement juste. Vous dites que ceux qui consomment plus paieront plus ? C'est oublier que la TVA est de toute façon payée par les plus modestes. C'est encore eux qui vont finalement financer indirectement la transition écologique que vous souhaitez...

Par ailleurs, si la réforme est mise en œuvre à recettes constantes, tout ce qui sera mis dans la transition écologique ne sera pas mis dans d'autres secteurs ; des dépenses non écologiques vont nécessairement baisser dans le temps. Il est naïf de penser que, d'un coup de baguette magique, on va régler tous les problèmes écologiques.

M. le président Éric Woerth. Ce serait un choix plus assumé par la nation. Je vais cependant retirer cet amendement, car je n'ai pas du tout l'intention de mettre en difficulté quiconque sur le vote d'un amendement d'appel. La discussion a eu lieu. Je note qu'elle était ouverte et que la question paraît intéresser. Je la poserai donc de nouveau en séance publique.

L'amendement I-CF1087 est retiré.

La commission examine ensuite les amendements identiques I-CF1014 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1274 de M. Benoit Potterie.

Mme Véronique Louwagie. Mon amendement vise à rétablir une certaine justice fiscale et territoriale entre le commerce physique et l'e-commerce. Il va un peu dans le même sens que certains amendements que j'ai pu présenter hier.

Le dispositif proposé vise à taxer l'e-commerce de manière à rétablir une certaine égalité. Car, aujourd'hui, seules les entreprises qui disposent d'établissements, d'entrepôts, de magasins ou de commerces physiques payent un certain nombre de taxes.

En revanche, je suis assez attentive à ce que les territoires ruraux ne soient pas concernés par cette éco-participation et puissent bénéficier d'exonérations. C'est très important : il s'agit de rétablir une égalité entre le commerce physique et l'e-commerce.

Cette problématique plus générale mériterait qu'un groupe de travail s'y penche, pour qu'on puisse avancer sur le sujet.

M. Benoit Potterie. Madame Louwagie a très bien expliqué le dispositif. Je crois qu'il est très important de responsabiliser les consommateurs vis-à-vis de leurs achats sur internet, en limitant le nombre des livraisons.

L'année dernière, j'avais déposé un amendement pour taxer les colis à un euro. On m'avait reproché de pénaliser ainsi les zones rurales. Mais le présent dispositif ne concerne que les villes de plus de 20 000 habitants.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je suis très opposé à cet amendement, parce que, selon les territoires, on n'a parfois pas d'autre choix que de se faire livrer par les moyens disponibles. Je pense que la création d'une taxe environnementale aurait surtout pour effet d'engendrer un surcoût pour les livraisons effectuées dans les zones rurales. En outre, c'est La Poste qui serait la première concernée.

Au-delà, cela constituerait une taxe environnementale de plus, alors que les résultats de la convention citoyenne sur le climat devront tout de même être pris en compte. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie. Effectivement, par rapport à l'année dernière, nous avons aménagé le dispositif proposé, pour prendre en compte le fait que, dans un certain nombre de territoires, il n'existe pas de points relais. Nous voulons donc faire en sorte que seules les communes de plus de 20 000 habitants soient concernées.

Il s'agit d'un vrai sujet, si nous voulons, à un moment donné, rétablir une justice fiscale entre les commerces physiques et l'e-commerce. Peut-être cet amendement mérite-t-il d'être revu. Nous avons pris en compte les remarques formulées l'année dernière, lorsque

nous proposons de taxer à hauteur d'un euro chaque livraison. Dans le présent dispositif, les territoires ruraux sont exonérés.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je n'avais pas noté que vous excluez les communes de moins de 20 000 habitants de votre dispositif. Je pensais que c'était le même amendement que l'an dernier, qui ne prévoyait pas cette limite... Je retire donc mon premier argument, mais je maintiens le second et mon avis reste donc défavorable.

La commission rejette les amendements I-CF1014 et I-CF1274.

La commission examine l'amendement I-CF612 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Je voudrais rappeler que quinze milliards d'euros sont investis dans la publicité, à la télévision, sur internet, dans la presse, dans l'espace public et dans les centres commerciaux et que le budget des annonceurs, via les écrans publicitaires numériques, ne cesse d'augmenter. Au premier trimestre 2019, l'augmentation était déjà de 33 % par rapport à l'année précédente, année qui avait déjà connu une certaine hausse.

Pour limiter cette prolifération, osons une taxe sur l'exploitation des écrans publicitaires, afin de freiner le développement de ce support.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF612.

Puis elle examine l'amendement I-CF604 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), il a été proposé, pour financer la trajectoire des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport, une baisse de deux centimes par litre du remboursement de TICPE aux transporteurs. Nous pensons que cette baisse va dans le bon sens, mais qu'elle est insuffisante.

Pour être plus fermes, nous proposons que les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui engrangent des bénéfiques records contribuent à financer cette trajectoire. Tel est le sens de cet amendement, par lequel nous proposons de relever la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF604.

Elle examine ensuite en discussion commune les amendements I-CF1328, I-CF1329, I-CF1330, I-CF1331 et I-CF1332 de M. Jean-Christophe Lagarde.

Mme Lise Magnier. Nous proposons de créer une taxation incitative pour l'incorporation de plastique recyclé dans les emballages plastiques. Cette taxe valoriserait les produits et les industriels qui font l'effort de s'inscrire dans la perspective de l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici 2025, en prévoyant un mécanisme de dégressivité en fonction du pourcentage d'incorporation de matière plastique recyclée.

Le taux initial de cette taxe est de 10 %. Elle est assise sur le prix de vente du produit, lorsque l'emballage plastique contient moins de 25 % de matières recyclées. Mais il peut ensuite diminuer – d'où le côté incitatif – à mesure que le pourcentage d'incorporation de

matières plastiques recyclées s'accroît. Pour que l'impôt soit complètement neutralisé, le taux de matières recyclées incorporées doit atteindre 80 %.

Les quatre premiers amendements en discussion proposent quelques variantes de cette formule. L'amendement I-CF1332 propose quant à lui un taux de taxation de 15 % sur le prix de vente, lorsque l'emballage contient une ou plusieurs matières plastiques, ainsi qu'une autre matière.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF1328, I-CF1329, I-CF1330, I-CF1331 et I-CF1332.

Puis elle examine l'amendement I-CF194 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement porte encore sur la TGAP. Il en propose une réduction pour les collectivités qui sont parvenues à atteindre l'objectif de diminution de stockage fixé par le Gouvernement. Cet amendement crée un effet incitatif important, puisqu'il s'agit de favoriser clairement le choix des collectivités qui s'inscrivent dans l'objectif de division par deux du stockage, tel qu'il est prévu par la loi de transition énergétique.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. C'est le troisième amendement de ce type que je défends et qui est rejeté. Je voudrais tout de même, à cette occasion, rappeler que cette TGAP, résolument inscrite dans une trajectoire de hausse de ces tarifs, est certes acquittée par les collectivités, mais que, *in fine*, ce sont nos concitoyens qui en subissent les répercussions, par le biais de la hausse de leur taxe de redevance des ordures ménagères. Je vous prie de ne pas l'oublier.

La commission rejette l'amendement I-CF194.

Puis elle examine l'amendement I-CF338 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Les objets publicitaires communément appelés *goodies* envahissent notre quotidien, nos campagnes et nos paysages. Ils ne sont pas fabriqués en France ou en Europe, mais en Asie. Ils n'apportent donc pas grand-chose à la productivité de notre pays. Ils sont extrêmement polluants, parce qu'ils sont essentiellement en plastique et ne sont que très peu recyclés. Je rappellerai seulement la polémique qui a eu lieu autour de ceux qui ont été distribués pendant le Tour de France de juin 2019. Ce point avait fait l'objet d'une tribune de la part de parlementaires.

Je pense qu'il est important d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Cela ne coûterait rien au consommateur final, car ces *goodies* sont distribués gratuitement. À travers cet amendement, proposé notamment avec l'association Zéro Waste France, je propose d'appliquer une TGAP à ces objets publicitaires, pour inciter les entreprises à adopter une démarche plus responsable et plus en phase avec les problématiques environnementales.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je pense que c'est une discussion que nous devons plutôt avoir avec le ministre, en séance publique. Demande de retrait.

L'amendement I-CF338 est retiré.

Article 17 : Rationalisation du régime fiscal du gaz naturel

L'amendement I-CF1255 de Mme Bénédicte Peyrol est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF869 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement vise à proposer un nouveau mode de financement de développement du plan hydrogène, pour favoriser notamment l'hydrogène qui provient d'énergies renouvelables. On mettrait ainsi fin à l'exonération des taxes sur la production d'hydrogène à partir d'énergies fossiles. Les montants récupérés serviraient à financer l'hydrogène issu de sources d'énergie renouvelables. Voilà le principe général. Il faut qu'on arrive à trouver un moyen de sécuriser le financement du plan hydrogène, à hauteur de 100 millions d'euros par an.

Mme Valérie Rabault. Le rapporteur général pourrait-il nous indiquer quel est le montant des exonérations actuelles ? Car l'idée est intéressante.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je pourrai vous donner ces chiffres en séance publique.

M. Matthieu Orphelin. Je comprends les difficultés de l'exercice. Je salue le travail du rapporteur général, qui doit analyser des milliers d'amendements, mais il est délicat de tout balayer ainsi d'un revers de la main. Il s'agit tout de même du financement à moyen terme du développement du plan hydrogène ! Cela permettrait de rendre plus concrètes les annonces faites par le Gouvernement sur le budget vert.

La commission rejette l'amendement I-CF869.

Puis elle examine l'amendement I-CF865 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement vise à supprimer une diminution de 0,01 euro par mégawattheure de la TICGN. Cette diminution me semble aller à l'exact opposé de ce qu'on veut faire sur la transition énergétique, en mettant fin aux exonérations et à un certain nombre de niches fiscales.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le rapport que je vais produire entre notre réunion d'aujourd'hui et la séance publique sera en ligne samedi et contiendra un certain nombre d'explications complémentaires. En l'espèce, cette diminution de 0,01 euro résulte de la forfaitisation de l'injection de biogaz dans le réseau.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF865.

Elle est saisie des amendements identiques I-CF77 de M. Fabrice Brun et I-CF383 de M. Vincent Descoeur.

M. Fabrice Brun. Dans un contexte de surenchérissement du coût de l'énergie fossile, j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises, de proposer l'instauration d'une TICPE flottante, dont chacun connaît les avantages et les contraintes.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement a pour objet, comme le précédent, de rouvrir le débat sur la mise en place de la TICPE flottante, dans un contexte préoccupant d'orientation à la hausse du prix des carburants.

Suivant l'avis du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF77 et I-CF383.

Elle adopte l'article 17 sans modification.

Article 18 : Refonte des taxes sur les véhicules à moteur

La commission examine l'amendement de suppression I-CF966 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Je propose de supprimer l'article 18, car il accentue très fortement la trajectoire du malus automobile. Les seuils de déclenchement ont été fortement abaissés : 120 grammes de CO₂ en 2018 contre 117 en 2019 et 110 en 2020. Pour un SUV Peugeot 3008 circulant à l'essence, le surcoût du malus sera de 540 euros dès le 1^{er} janvier 2020, contre 85 euros en 2019, ce qui est très difficile à supporter.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF966.

Elle en vient aux amendements I-CF1517 et I-CF1518 de la commission du développement durable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Ces amendements visent à faire évoluer le barème d'amortissement des véhicules électriques, afin de renforcer les incitations à leur acquisition.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je donnerai à ces amendements un avis favorable en deuxième partie, car leur adoption en première partie créerait un effet d'aubaine. Je vous demande, dans cette attente, de les retirer.

Les amendements I-CF1517 et I-CF1518 sont retirés.

La commission adopte l'amendement rédactionnel I-CF1573 du rapporteur général.

Elle passe aux amendements identiques I-CF323 de Mme Lise Magnier, I-CF339 de Mme Véronique Louwagie, I-CF972 de M. Charles de Courson et I-CF1110 de M. Fabien Roussel.

Mme Lise Magnier. Je propose d'aligner le mode de calcul de la taxe sur les véhicules de société (TVS) sur le principe des aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants, concernant les véhicules flexfuel d'origine fonctionnant au superéthanol E85. L'amendement vise à assurer la neutralité technologique, une plus grande cohérence et l'égalité devant l'impôt, puisqu'il harmonise la règle appliquée aux citoyens et aux entreprises.

Mme Véronique Louwagie. Il est important de corriger l'incohérence actuelle et d'appliquer des grilles à peu près identiques pour la TVS et les différentes aides.

M. Fabien Roussel. Je rappelle qu'il existe déjà beaucoup de mesures destinées à verdir la flotte automobile des entreprises. Notre amendement vise à instaurer une mesure d'égalité en étendant l'abattement dont bénéficient les particuliers aux entreprises utilisant des véhicules pourvus d'un moteur flexfuel, c'est-à-dire roulant au superéthanol. Je précise que ce carburant est fabriqué notamment à base de betterave, et que les betteraviers sont en difficulté. Élargir l'abattement aux entreprises permettrait d'agir en faveur du climat, des entreprises et de nos betteraviers.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le dispositif reviendrait à exonérer totalement de TVS pendant quatre ans un nombre important de véhicules, ce qui aurait un coût considérable qui, de surcroît, serait supporté par la branche famille de la sécurité sociale. Avis défavorable.

M. Fabien Roussel. C'est un argument fallacieux, monsieur Giraud, parce que les cotisations sociales sont faites aussi pour financer la sécurité sociale. Or, vous ne cessez d'en exonérer les entreprises. Vous compensez souvent ces exonérations, mais ce n'est pas toujours le cas. Si nous adoptons cette mesure, la sécurité sociale devra être compensée.

La commission rejette les amendements identiques I-CF323, I-CF339, I-CF972 et I-CF1110.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CF353 de M. Éric Alauzet et I-CF1019 de M. Matthieu Orphelin, qui font l'objet des sous-amendements I-CF1592 de M. Matthieu Orphelin et I-CF1591 de M. Éric Alauzet, ainsi que les amendements I-CF1519 de la commission du développement durable et I-CF1202 de Mme Christine Pires Beaune.

Mme Émilie Cariou. J'ai présenté l'amendement I-CF353 devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire – en mon nom propre et non pas au nom du groupe – pour intégrer le poids des véhicules dans le calcul du malus automobile. De fait, si la technologie a fait baisser les émissions de CO₂ des véhicules, l'accroissement de leur poids empêche d'atteindre les objectifs fixés.

M. Matthieu Orphelin. Nous souhaitons introduire la composante du poids dans le calcul du bonus-malus. L'amendement I-CF353 ne le propose que pour le malus, compte tenu des règles du débat budgétaire, mais on pourrait parfaitement imaginer des bonus pour les véhicules les plus légers. Comme l'a montré Joël Giraud dans son rapport, le système actuel n'est pas efficace. On peut s'inspirer de ce qui a été fait en Norvège, par exemple, où a été introduite la composante du poids. À l'heure actuelle, plus de 37 % des véhicules neufs sont des SUV, très lourds. Le critère du CO₂ ne permet pas de prendre en compte l'ensemble des externalités. Nous avons prévu des réfections pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, ainsi qu'au bénéfice des familles nombreuses. Nous souhaitons, de la sorte, adresser un signal clair aux consommateurs. Ce serait tout sauf punitif pour ceux-ci, puisque cela les aiderait à s'orienter vers des véhicules moins lourds, moins consommateurs d'énergie, ce qui leur serait bénéfique d'un point de vue financier. Comme le précise l'exposé des motifs, un certain nombre de véhicules de taille importante seraient exonérés de la composante du poids. Des bonus pourraient être introduits, en parallèle, pour les véhicules les plus légers.

Le sous-amendement I-CF1592 vise à introduire des exceptions pour les véhicules hybrides rechargeables, afin de tenir compte du poids des batteries, comme nous l'avons fait dans l'amendement concernant les véhicules 100 % électriques.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je souscris à ce qui a été dit. L'amendement I-CF1519 vise à exclure complètement les véhicules hybrides rechargeables et électriques du champ de la mesure, par cohérence avec les dispositions adoptées parallèlement en termes de bonus.

Mme Christine Pires Beaune. L'amendement I-CF1202 va dans le même sens. Je rappelle que ces amendements se fondent aussi sur les conclusions d'une étude récente de France Stratégie, selon laquelle les émissions de CO₂ des voitures neuves n'ont quasiment pas baissé depuis vingt ans. Si on a constaté une baisse des émissions liée à l'optimisation des rendements, elle-même permise par l'ergonomie des nouvelles voitures, cette diminution est contrebalancée par une hausse liée au poids. C'est pourquoi nous proposons d'introduire ce deuxième facteur dans le calcul du malus. Il faut avoir conscience que les émissions mesurées en laboratoire ont augmenté en 2017 et en 2018.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le poids du véhicule est déjà intégré, de fait, dans le malus, car un véhicule plus lourd émet mécaniquement plus de dioxyde de carbone. Avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. J'ai une différence d'analyse avec le rapporteur général. Le critère du CO₂ ne permet de prendre en compte la composante du poids qu'à la marge, et ne reflète rien des autres étapes du cycle de vie du véhicule. Plus un véhicule est lourd, plus il faut de matière et d'énergie pour le produire et assurer sa fin de vie. Par nos amendements, nous permettrions d'intégrer d'autres externalités, notamment la place occupée par les véhicules – certains SUV sont de taille, de longueur et de largeur très élevées, ce qui entraîne une emprise plus forte sur l'espace urbain. Aujourd'hui, on est confrontés au développement de l'usage des SUV, en particulier en ville, à laquelle ils sont particulièrement inadaptés. Regardons comment d'autres pays ont pris en considération le poids : la Norvège a obtenu des résultats remarquables. À l'heure actuelle, notre parc de véhicules émet, en moyenne, 110 grammes de CO₂ par kilomètre, alors que ce niveau devrait être ramené à 95 grammes d'ici dix-huit mois. On a un vrai saut à accomplir dans la performance énergétique des véhicules vendus, ce qui exige un bonus-malus beaucoup plus efficace qu'il ne l'est aujourd'hui.

Mme Véronique Louwagie. Ces amendements, tout comme les arguments développés, sont intéressants, car ils vous amènent à constater que le dispositif existant en matière de taxe sur les véhicules à moteur – le malus – ne fonctionne pas. Vous l'avez dit et vous l'avez écrit. Je suis un peu surprise que vous le reconnaissiez, madame Cariou, alors que l'article 18 augmente le malus. Il s'agit véritablement d'une fiscalité punitive, puisqu'on augmente la pression fiscale d'un dispositif qui ne marche pas et ne produit pas les effets attendus. Je m'étonne que vous n'ayez pas voté avec nous la suppression de l'article 18.

Mme Bénédicte Peyrol. Je vais modérer le constat de l'inefficacité du barème du bonus-malus. En premier lieu, ce dispositif finance les primes. En deuxième lieu, nous avons voté un nouveau barème l'année dernière. Certes, les émissions – sans se concentrer sur le secteur automobile – n'ont pas diminué au cours des deux dernières années. Néanmoins, ce dispositif envoie un véritable signal prix aux Français, comme me l'ont confirmé des habitants de ma circonscription. On ne peut donc pas dire qu'il est inefficace. Le texte le renforce, pour nous permettre d'atteindre les objectifs de l'Union européenne. Ce nouveau dispositif s'inscrit aussi dans le cadre général de la rénovation des taxes sur les véhicules, afin d'accentuer en amont la fiscalité pesant sur eux. En effet, à l'heure actuelle, la fiscalité est très élevée en aval, sur le consommateur.

M. le président Éric Woerth. Je constate que, avec votre amendement, la Peugeot 3008, qui est une voiture largement vendue, voit son malus, déjà porté à 650 euros par l'article 18, propulsé à 1 500 euros, ce qui constitue un effet économique considérable. Or, l'augmentation du poids répond aussi à des exigences de sécurité, et ne doit pas seulement être analysée en termes de taille des véhicules.

La commission rejette successivement les sous-amendements I-CF1592 et I-CF1591, puis les amendements I-CF353 et I-CF1019. Elle rejette ensuite les amendements I-CF1519 et I-CF1202.

Elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF943 de M. Jean-René Cazeneuve et I-CF1206 de Mme Valérie Rabault, ainsi que l'amendement I-CF646 de Mme Sylvia Pinel.

M. Jean-René Cazeneuve. Cet amendement vise à conférer aux régions la possibilité de moduler les tarifs de la taxe sur la carte grise en fonction de la puissance des véhicules, dans un double objectif : favoriser l'environnement et le pouvoir d'achat.

Mme Valérie Rabault. Il faut avoir conscience du fait que, pour un nombre de chevaux fiscaux donné, le coût de la carte grise est identique, qu'on ait un 4x4 ou une Peugeot 208. Si on veut davantage taxer les pollueurs, il faut introduire une progressivité de la taxation. Aussi proposons-nous d'accorder la liberté aux régions d'agir en ce sens. Le principe pollueur payeur doit être appliqué. Monsieur le rapporteur général, ce serait une mesure de justice tant sociale qu'écologique.

M. Michel Castellani. L'amendement I-CF646, qui répond à la même logique, a pour objet d'établir sur les cartes grises un tarif que les régions pourraient moduler en fonction de la puissance du véhicule. Madame Pinel, qui a déposé cet amendement, donne l'exemple d'une grille possible, en prenant le cas de l'Occitanie.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le montant de cette taxe applicable au 1^{er} janvier 2021 va être modulé dans les faits : des minoration et des exonérations sont prévues selon l'impact environnemental des véhicules. Je ne suis pas partisan du fait de remettre au centre du jeu la puissance administrative, dont cet article supprime la composante émissions. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements I-CF943, I-CF1206 ainsi que l'amendement I-CF646.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel I-CF1572 du rapporteur général.

Elle passe à l'amendement I-CF1520 de la commission du développement durable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Une pratique consiste à acquérir des véhicules utilitaires, non couverts par le malus, pour les convertir ensuite en véhicules de tourisme, qui continuent à échapper au malus parce que ce n'est pas leur première immatriculation. L'article 18 met fin à cette possibilité d'ici 2021. Le présent amendement est plus ambitieux, puisqu'il propose d'avancer l'échéance au 1^{er} juillet 2020.

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'objet de l'amendement est de mettre fin à des pratiques, que vous dénoncez, consistant à frauder en manipulant la destination du véhicule. Je suis très sensible à cet argument mais je voudrais m'assurer que cette mesure ne

puisse pas produire d'effets collatéraux, qui donneraient lieu à des situations imprévisibles et injustes. Aussi je vous propose que nous entendions les explications du ministre dans l'hémicycle. Je vous demande donc de retirer cet amendement à l'égard duquel j'aurai un œil bienveillant en séance, si l'on s'assure qu'il n'y a pas d'effets collatéraux.

L'amendement I-CF1520 est retiré.

La commission en vient à la discussion commune des amendements I-CF1496 de M. Éric Woerth, I-CF1188 de Mme Christine Pires Beaune et I-CF1222 de Mme Véronique Louwagie.

M. le président Éric Woerth. L'amendement I-CF1496 a pour objet de maintenir le barème du malus à son niveau actuel. Je note que, chaque année, il y a de bonnes raisons pour l'augmenter...

Mme Véronique Louwagie. Alors que ça ne sert à rien !

M. le président Éric Woerth ...et les arbres monteront sans doute jusqu'au ciel. À un moment donné, il faut se demander si on doit interdire à certains véhicules de rouler, car ce n'est plus un problème de montant. J'observe aussi que les normes de rejet de carbone vont augmenter en 2020. Si l'on tient compte de l'augmentation du barème introduite dans le PLF et du changement de normes d'homologation à venir, on s'aperçoit que la majorité des véhicules sera concernée – et non plus la petite minorité de voitures de luxe évoquée dans la presse. Presque tous les véhicules seront frappés par le malus, dont certains parmi les plus sobres en termes de consommation de carburant. Le système atteint ses limites, ce qui justifie ma proposition de maintenir le barème actuel.

M. Jean-Louis Bricout. Nous proposons un doublement du malus à partir du seuil de la consommation en CO₂ des SUV et des véhicules tout-terrain qui, comme le disait notre collègue Orphelin, sont parfaitement inadaptés à la circulation en ville. Nous entendons modifier les comportements d'achat, pour que les gens acquièrent des voitures adaptées à leurs besoins. L'objectif final est de se procurer des ressources supplémentaires pour favoriser, par la suite, la baisse du prix des carburants.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF1222 vous propose de conserver le barème actuel. J'ajouterai aux arguments que vous avez développés, monsieur le président, que le dispositif du malus automobile, dans sa forme actuelle, ne fonctionne pas. Comme cela a été dit, le récent rapport de France Stratégie indique que les « émissions de CO₂ des voitures neuves, en conditions de conduite réelle, n'ont quasiment pas baissé depuis vingt ans ». Pourquoi alourdir un dispositif fiscal, présenté comme un objectif de transition écologique, qui ne marche pas ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je vois dans le fait que les propositions avancées par des amendements sont parfaitement contraires la preuve sans doute que l'article est équilibré. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1496, I-CF118 et I-CF1222.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements I-CF347 et I-CF351 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. L'article 18 introduit deux barèmes de malus pour l'année 2020 : le premier sera applicable dès le 1^{er} janvier 2020 ; le second le sera au 1^{er} juillet. Cela fait beaucoup pour une filière qui a déjà connu des évolutions notables au cours des dernières années. L'amendement I-CF347 vise à reporter cette modification au 1^{er} janvier 2021, pour tenir compte du fait qu'une nouvelle norme s'appliquera en 2020 – une modification en cours d'année étant source de difficultés. L'amendement I-CF351 est un amendement de repli qui vise à ce que la modification intervienne à une date fixée par décret, non pas au plus tard le 1^{er} juillet 2020, comme prévu par le texte, mais au 1^{er} juillet 2020.

M. Joël Giraud, rapporteur général. J'émet un avis défavorable, mais il faudra demander au ministre quelle est la justification – que je présume d'ordre technique – de la double date.

La commission rejette successivement les amendements I-CF347 et I-CF351.

Elle passe à la discussion commune des amendements I-CF341 et I-CF343 de M. François-Michel Lambert.

M. Michel Castellani. Ces amendements répondent à la même logique et visent à intégrer au calcul du malus le poids des voitures. On constate en effet une réorientation des ventes vers des véhicules de plus en plus lourds, avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur le plan environnemental. Il s'agit d'inciter les consommateurs à acquérir des voitures plus légères.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Nous venons de traiter le sujet. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements I-CF341 et I-CF343.

Elle adopte l'article 18 modifié.

Après l'article 18

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF68 et I-CF69 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Ces amendements concernent les véhicules de collection, qui sont assujettis à la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) – laquelle a fait l'objet d'une modification. En règle générale, les détenteurs de véhicules de collection ne les sortent pas souvent, parfois uniquement pour se rendre à des manifestations culturelles ou patriotiques. Ils n'en sont pas moins taxés. Aussi je vous propose, par l'amendement I-CF68, d'exonérer de la taxe spéciale ces personnes passionnées, qui agissent dans l'intérêt général. L'amendement I-CF69 prévoit, à titre de repli, un tarif journalier minoré.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Il existe déjà des dispositions en ce sens, madame Louwagie, notamment une exonération des véhicules de collection de la TSVR. Je pense que vous avez fait une petite confusion, parce que le dispositif de l'amendement évoque des camions dont la mise en circulation remonte à plus de dix ans, ce qui ne désigne pas nécessairement des véhicules de collection – je connais beaucoup de PME qui ont des véhicules de ce type. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie. J'évoquais les véhicules de collection du patrimoine militaire. Je retire les amendements afin de les retravailler.

Les amendements I-CF68 et I-CF69 sont retirés.

La commission passe à l'amendement I-CF340 de M. François-Michel Lambert.

M. Michel Castellani. L'amendement vise à prendre en compte le poids du véhicule pour l'attribution du bonus.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable. Je vous rappelle que l'article 33 supprime au 1^{er} janvier 2020 le compte d'affectation spéciale que vous citez. Votre proposition est donc caduque.

La commission rejette l'amendement I-CF340.

Elle en vient à l'amendement I-CF1521 de la commission du développement durable.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rendre éligibles les frais d'acquisition et d'installation des boîtiers flexfuel sur les véhicules fonctionnant à l'essence au titre du régime des frais réels déductibles de l'impôt sur le revenu.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF1521.

Elle examine ensuite l'amendement I-CF610 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. On ne touche pas au malus, mais on propose de taxer les publicités assurant la promotion de véhicules individuels émettant plus de 110 grammes de CO₂ au kilomètre, soit les voitures concernées par le barème du malus automobile applicable à compter de 2020. Je rappelle que le niveau moyen des émissions de CO₂ des voitures neuves vendues en 2018 dans l'Union européenne est en hausse. En taxant tout ce qui peut favoriser l'imaginaire autour de ces véhicules, nous espérons décourager les gens d'en faire l'acquisition.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF610.

Elle se saisit de l'amendement I-CF1190 de Mme Christine Pires Beaune.

M. Jean-Louis Bricout. Cet amendement a également pour objet de taxer la publicité qui vante les mérites des véhicules les plus polluants. Sans détailler les dépenses éligibles, je me contenterai d'indiquer que nous avons fixé le seuil de taxation à 95 grammes de CO₂ par kilomètre, qui correspond à l'objectif européen pour le parc des véhicules disponibles à partir de 2020. Là encore, il s'agit d'employer, le plus en amont possible, tous les outils disponibles pour modifier les comportements d'achat.

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'avis est d'autant plus défavorable que le seuil que vous reprenez conduirait à inclure la quasi-totalité des véhicules.

M. le président Éric Woerth. C'est le même argument que celui que j'employais tout à l'heure à propos des malus. On arrive progressivement à couvrir près de 80 % des véhicules neufs vendus. Il y a là une réelle difficulté.

La commission rejette l'amendement I-CF1190.

Elle passe à la discussion commune des amendements I-CF349 et I-CF348 de M. François-Michel Lambert.

M. François Pupponi. Ces amendements n'ont pas pour objet de taxer les pollueurs mais les donneurs d'ordres de la pollution – non pas les transporteurs mais ceux qui leur donnent des instructions –, pour les obliger à employer des modes de transport plus écologiques.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je ne suis pas sûr de la conformité de vos propositions au droit européen. De surcroît, cela me paraît difficile à contrôler, ce qui est de nature à favoriser la fraude.

La commission rejette successivement les amendements I-CF349 et I-CF348.

Elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF24 de M. Vincent Descoeur et I-CF723 de M. Gilles Lurton, ainsi que l'amendement I-CF76 de M. Fabrice Brun.

M. Vincent Descoeur. L'amendement I-CF24 a pour objet d'apporter une réponse concrète à ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour se rendre au travail.

M. Fabrice Brun. Nous avons déjà débattu en séance, à l'initiative de notre collègue Guillaume Peltier, de cette disposition. Ce sera donc un baroud d'honneur pour cette mesure concrète en faveur du pouvoir d'achat et de la mobilité des Français qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture au quotidien.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Défavorable. Cela aurait surtout pour effet de réduire le versement transport au moment où on a tant besoin de financements pour les mobilités.

La commission rejette successivement les amendements I-CF24, I-CF723 et I-CF76.

Article 19 : Diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandises

La commission examine les amendements identiques I-CF91 de M. Vincent Descoeur, I-CF725 de M. Gilles Lurton et I-CF969 de Mme Marie-Christine Dalloz.

M. Vincent Descoeur. L'amendement vise à supprimer l'article, dans la mesure où la diminution du remboursement partiel de la TICPE pénalisera les TPE et les PME dans les territoires les plus ruraux, là où il n'y a pas d'autre choix que le transport routier de marchandises, ainsi que leurs clients.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable à tous les amendements de suppression, comme je l'ai déjà indiqué.

M. Fabien Di Filippo. Je regrette que l'on mette en difficulté nos entreprises, leurs sous-traitants et l'économie de nos territoires, avant même de pouvoir leur proposer un autre choix satisfaisant. Une fois de plus, on va aggraver la fracture territoriale pour des économies de bouts de chandelle qu'on aurait pu faire ailleurs. (*Exclamations.*)

Mme Émilie Cariou. Il ne s'agit pas de faire des économies, mais de flécher l'argent vers l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Il va être réinvesti.

M. Christophe Jerretie. Après la LOM, au mois de juillet, nous avons travaillé sur des dispositifs pour financer l'AFITF, dont l'article 19 fait partie. Il s'agit de financer l'ensemble des infrastructures et non pas du fonctionnement.

M. Fabien Di Filippo. C'était entendu, et ce n'était pas la peine de le réexpliquer ! (*Exclamations.*) Une fois de plus, on va prendre l'argent aux entreprises qui constituent le tissu économique fragile des territoires périphériques pour financer des infrastructures majoritairement à destination des métropoles. Vous aggravez la fracture territoriale avec de tels dispositifs ! Nous avons le droit de ne pas être d'accord, et vous avez celui de vous mettre à la place d'autres interlocuteurs dans d'autres territoires, sans pousser des cris d'orfraie dès que l'on remet vos raisonnements simplistes en question. (*Exclamations.*)

M. Fabien Roussel. Ces amendements de suppression visent à aider nos transporteurs routiers, qui doivent faire face à la concurrence déloyale imposée par l'Union européenne. Changez l'Union européenne et la politique française changera !

M. Christophe Jerretie. On ne peut pas laisser dire cela. À un moment, il faut faire des choix et nous en avons fait. L'AFITF est très importante. Les principales problématiques soulevées, dans nos territoires ruraux, par les Gilets jaunes, que vous avez faits, étaient le transport et la santé. Aujourd'hui, nous faisons le pari, à la suite de négociations menées avec les transporteurs routiers de marchandises, de travailler à cette possibilité. Nous verrons bien. L'objectif est de diffuser l'aménagement du territoire en matière de transport. Ce n'est pas de l'argent qui est pris pour faire n'importe quoi ou du fonctionnement – je le redis : c'est pour investir dans le transport. Il ne faut pas avoir deux discours, mais être cohérent. Le transport routier de marchandises est le principal utilisateur des routes.

Mme Anne-Laure Cattelot. Pour coévaluer et contrôler le budget des infrastructures de transport avec Benoit Simian, je peux vous dire que nous atteignons un niveau de régénération des routes inédit depuis dix ans. Monsieur Di Filippo, soyez rassuré sur la place des territoires ruraux : ces régénérations sont menées soit sur le patrimoine national qui était dégradé, soit dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER) avec l'accord des régions, qui ont à charge de faire remonter les priorités des élus. Comme vous le savez, certains CPER seront prolongés jusqu'en 2022 pour ce qui est de leur volet mobilité ; d'autres commenceront à cette date. Aussi pourrez-vous influencer les nouvelles priorités de vos territoires.

M. le président Éric Woerth. L'article pose tout de même le problème des transporteurs étrangers, qui ne participent pas au financement même s'ils bénéficient du réseau...

M. Michel Castellani. Une fois de plus, on ne peut pas concevoir le fonctionnement de l'Union européenne sans une convergence des conditions du marché pour toutes les entreprises.

M. Fabien Di Filippo. Si j'admets tout à fait ce que vient de dire madame Cattelot quant au fait qu'il faudra veiller tous ensemble à mieux répartir les infrastructures, je n'accepte pas ce que nous a dit M. Jerretie : « *les Gilets jaunes que vous avez faits* » ! Mais les Gilets jaunes, c'est l'augmentation des taxes, de la CSG et un certain ras-le-bol fiscal, qui sont de votre fait ! Il n'est plus possible de dire : « Nous verrons bien. » Une fois que nos petites entreprises auront perdu 100 000 ou 200 000 euros et qu'elles auront mis la clé sous la porte, ce sera fini !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Monsieur Di Filippo, vous ne pouvez pas dire que l'AFITF ne finance des projets que dans les métropoles. Je vous invite à aller sur son site pour voir que ses projets sont avant tout tournés vers nos territoires.

La commission rejette les amendements I-CF91, I-CF725 et I-CF969.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF183 de M. Xavier Roseren et I-CF1100 de M. Jean-Paul Dufrègne, ainsi que les amendements I-CF1042 de M. Jean-Noël Barrot, I-CF246, I-CF244 et I-CF249 de M. Michel Castellani, I-CF599 de Mme Sabine Rubin, I-CF250 de M. Michel Castellani et I-CF1321 de Mme Lise Magnier.

M. Xavier Roseren. Le projet de loi de finances fait baisser de 2 euros par hectolitre le montant du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier de marchandises. Nous vous proposons d'aller plus loin, en prévoyant une nouvelle baisse de 4 euros, en 2021. L'avantage fiscal favorise les modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants de l'air. Pour lutter efficacement contre la pollution de l'air, il convient de favoriser les transports plus propres, comme le fret ferroviaire, et de supprimer les avantages fiscaux des modes polluants.

M. Jean-Paul Dufrègne. Chers collègues de droite, d'un côté, vous défendez des traités libéraux qui organisent la concurrence déloyale et le dumping fiscal au sein des pays et pénalisent nos transports routiers et, de l'autre, vous voulez aider nos transporteurs routiers. Votre discours n'est pas cohérent ! Nous, nous nous opposons aux traités qui organisent la concurrence déloyale et ne voulons pas favoriser le tout routier en France. C'est pour cela que nous défendons l'amendement, qui vise à supprimer d'ici à 2021 le cadeau fiscal accordé aux transporteurs routiers.

M. Bruno Duvergé. L'amendement I-CF1042 propose une trajectoire du dispositif destinée à améliorer à terme la visibilité pour les constructeurs de camions et leurs clients, de sorte qu'ils puissent calculer le coût total d'exploitation, en prenant en compte l'augmentation. Cela favorisera les nouvelles technologies de moteurs au gaz naturel, au biogaz ou au biodiesel et permettra aux clients d'orienter leurs achats vers ces nouveaux types de véhicules.

M. Michel Castellani. Nous préconisons de modifier le code des douanes. Vous savez que la Corse souffre d'un double handicap, en matière de prix et de taux de remboursement par hectolitre de gazole, Nous avons déjà souligné la fragilité des entreprises de transport routier en Corse et l'inégalité des conditions par rapport à leurs homologues

continentales. L'amendement I-CF250 vise à mettre en œuvre progressivement la diminution du remboursement partiel de la TICPE pour les utilisateurs de véhicules de 7,5 tonnes et plus.

Mme Sabine Rubin. Cette niche fiscale, qui bénéficie au transport routier, représente un manque à gagner de 1 137 millions d'euros.

Mme Lise Magnier. L'amendement I-CF1321 vise également à rendre plus progressive la diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandise.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Certains amendements veulent accentuer la trajectoire de diminution du remboursement. Cette niche fiscale étant l'une des plus défavorable à l'environnement, je comprends que l'on puisse déposer de tels amendements – et encore plus quand on habite dans la vallée de l'Arve. Mais tout cela n'a pas été négocié avec le transport routier. C'est pourquoi je vous suggère de retirer vos amendements.

Une autre série d'amendements concerne la Corse. Une partie est satisfaite, monsieur Castellani, mais il me semble qu'il y a pour le reste un problème de rédaction, puisque vous proposez de supprimer la mention « dans chaque région », ce qui rend inapplicable le dispositif. Comme je ne pense pas que ce soit votre volonté, je vous invite à retirer vos amendements.

Quant aux amendements de ceux qui voudraient une trajectoire de diminution plus douce, cela va *a contrario* de notre objectif.

Avis défavorable pour l'intégralité des amendements.

M. Bruno Duvergé. Monsieur le rapporteur général, j'entends bien que nous devons discuter avec les constructeurs. Il faut le faire, parce qu'ils sont prêts et qu'ils travaillent sur les nouvelles technologies. De la même façon, leurs clients sont prêts. Certains exigent même parfois, dans la grande distribution par exemple, des moyens de transport propres. Le climat actuel est favorable à la négociation. Nous devons avancer dans ce domaine.

L'amendement I-CF1042 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements I-CF183, I-CF1100, I-CF246, I-CF244, I-CF249, I-CF599, I-CF250 et I-CF1321.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF970 de Mme Marie-Christine Dalloz.

La commission adopte l'article 19 sans modification.

Après l'article 19

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF404 et I-CF405 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. L'amendement I-CF404 vise à créer une fiscalité adaptée pour le fioul domestique contenant 30 % d'ester méthylique d'acide gras ; l'amendement I-CF405 pour le fioul domestique en contenant 10 %.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Le tarif que vous proposez est vraiment trop réduit. Par ailleurs, votre dispositif ne tourne pas, parce que vous réintroduisez une trajectoire dans le tableau de l'ensemble des taux de TICPE. Le F10 serait ainsi plus taxé que le fioul lourd traditionnel, ce qui poserait un problème...

Les amendements I-CF404 et I-CF405 sont retirés.

La commission passe à l'examen de l'amendement I-CF403 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. L'amendement vise à faire bénéficier le bio-GPL du taux de TICPE correspondant à son facteur d'émissions.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Vous avez redéposé un ancien amendement, alors que la trajectoire de la TICPE a été supprimée l'an passé.

L'amendement I-CF403 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement I-CF602 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. L'amendement vise à supprimer les niches fiscales accordées aux industries les plus consommatrices d'énergies fossiles. Il y a 1 091 installations très émettrices de gaz à effet de serre qui bénéficient d'un prix carbone de 21 euros par tonne de CO₂, grâce au système d'échange des quotas européens, soit un montant bien inférieur à la taxe carbone française, qui est de 44 euros.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Votre proposition est excessive. Elle entraînerait des effets collatéraux pour l'industrie française. Alors que je reproche souvent au Gouvernement de ne pas évaluer certains dispositifs, votre amendement demanderait une étude d'impact approfondie. Je n'y suis pas défavorable sur le fond, mais on ne peut pas adopter des amendements dont l'impact est tel qu'il dépasse largement l'épaisseur du trait.

La commission rejette l'amendement I-CF602.

Puis elle examine l'amendement I-CF254 de M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Nous suggérons de modifier le code des douanes, afin de ne pas continuer à subventionner les importations de soja. On sait le désastre écologique que sa culture provoque, en faisant disparaître des millions d'hectares de forêts. Le soja ne peut être considéré comme un biocarburant, dans la mesure où il bouleverse fortement les écosystèmes, la faune, mais aussi les populations d'un certain nombre de pays du sud.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable. Nous serions bons pour une procédure devant la Cour de Justice de l'Union européenne et l'OMC.

La commission rejette l'amendement I-CF254.

Elle étudie l'amendement I-CF1187 de Mme Christine Pires Beaune.

M. Jean-Louis Bricout. L'amendement vise à soumettre les donneurs d'ordre à une redevance en fonction du volume de CO₂ émis pour les transports auxquels ils ont eu recours, selon le principe du pollueur-payeur. L'objectif est de susciter un report vers le transport plus

écoresponsable. La mise en œuvre de cette mesure s'appuiera sur le décret de 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport. Cela permettra de réduire l'impact du transport sur le plan écologique, tout en contribuant au financement de l'AFITF, notamment pour le renouvellement et la modernisation des flottes de transport.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable. Votre proposition conduit à une taxation multiple sur la même assiette, ce qui pose un problème constitutionnel.

La commission rejette l'amendement I-CF1187.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements I-CF1105 de M. Fabien Roussel et I-CF1189 de Mme Christine Pires Beaune.

M. Fabien Roussel. L'amendement I-CF1105 vise à réintroduire une forme d'écotaxe poids lourds, qui permettrait également de faire contribuer les pavillons étrangers et d'abonder le budget de l'AFITF, selon la volonté du Gouvernement.

M. Jean-Louis Bricout. L'amendement I-CF1189 vise à augmenter la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes, pour les poids lourds, de façon à rehausser le prix des péages. La recette de ce dispositif, estimée à 250 millions d'euros, permettrait d'améliorer les infrastructures et de financer le développement du fret ferroviaire. Fixer le montant de la taxe sur une base progressive, en fonction du nombre de kilomètres parcourus, applicable uniquement à partir du cent cinquantième kilomètre, pour ne pas défavoriser les circuits courts, inciterait les transporteurs à diminuer leurs distances et à privilégier d'autres modes de transport, comme le ferroviaire ou le fluvial.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable, même si j'attends, comme vous et comme beaucoup de nos collègues, que la convention citoyenne sur le climat fasse des propositions en la matière. Comme vous le savez, je m'étais mobilisé sur l'écotaxe poids lourds dont le dispositif ne fonctionnait pas et ne tenait compte ni des pavillons étrangers, ni des passages aux frontières.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1105 et I-CF1189.

Puis elle est saisie de l'amendement I-CF328 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. L'amendement vise à introduire une redevance pour les poids lourds.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF328.

Article 20 : 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 les amendements identiques I-CF1083 de M. Éric Woerth et I-CF361 de M. Charles de Courson.

M. le président Éric Woerth. Les dispositions de l'article 20 reviennent à quasiment doubler la taxe dite Chirac sur les billets d'avion. Or la situation économique du transport aérien est pour le moins fragile. Vous fragiliseriez un secteur qui n'en a pas

vraiment besoin... D'autre part, la taxe n'a rien à voir avec les émissions de CO₂, puisqu'elle dépend du nombre de passagers. Il peut y avoir très peu de passagers dans un avion qui rejette beaucoup de carbone ou l'inverse ! Cela pénaliserait paradoxalement un avion qui aurait un meilleur rendement. Votre outil n'est pas le bon.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF1083 et I-CF361.

Elle passe ensuite à l'examen, en discussion commune, des amendements I-CF1528 de la commission du développement durable et I-CF1186 de Mme Christine Pires Beaune.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement vise à inscrire directement dans la 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. Nous pensons qu'il est préférable d'inscrire directement dans la loi ce tarif, plutôt que de fixer une fourchette par arrêté.

Mme Valérie Rabault. L'amendement, que nous avons déposé sur la LOM, vise à doubler les montants de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Par exemple, cela coûterait environ 9 euros pour un vol Paris-Marseille ou Paris-Toulouse. Cette augmentation nous permettrait d'atteindre un niveau équivalent à celui d'un certain nombre de pays. La mesure proposée par le Gouvernement ne rapporterait que 180 millions d'euros, ce qui est loin de ce que la taxe peut rapporter ailleurs.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Si l'on inscrit le tarif dans le dur de la loi, dès qu'il faudra réaliser des modifications infra-annuelles, nous devons passer par une loi de finances rectificative. Je pense qu'il faut conserver le principe du décret qui sécurise mieux la recette. Quant au doublement du tarif de la taxe, nous avons calibré l'augmentation sur les besoins de l'AFITF. Par ailleurs, votre proposition nous ferait courir quelques risques juridiques européens.

Avis défavorable sur les deux amendements.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1528 et I-CF1186.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements I-CF171 de Mme Lise Magnier et I-CF1367 de M. Xavier Paluszkiwicz.

Mme Lise Magnier. L'amendement vise à supprimer l'affectation de la recette de la nouvelle taxe sur les billets d'avion. Nous devons cesser d'affecter les taxes que nous créons.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable, dans la mesure où c'est son affectation même qui a été la condition d'acceptabilité de la taxe. D'un point de vue plus général, je partage toutefois votre propos.

La commission rejette successivement les amendements I-CF171 et I-CF1367.

Elle examine l'amendement I-CF499 de M. Paul-André Colombani.

M. François Pupponi. L'amendement vise à sécuriser l'exemption de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour les vols entre la Corse et le continent et à l'étendre aux vols entre la Corse et les autres pays européens.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Votre amendement mentionne les « *territoires européens de la France* ». Je ne comprends pas cette expression, à moins de supposer que vous êtes nostalgique de l'épopée napoléonienne. (*Sourires.*) Je vous suggère de le retirer.

L'amendement I-CF499 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF659 de M. Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement vise à demander au Gouvernement un rapport annuel sur les discussions en cours au niveau européen pour réfléchir à une solution européenne coordonnée afin de réduire les émissions de carbone du transport aérien. Par ailleurs, il vise à prendre en compte le devenir de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dès lors qu'une solution européenne aurait été trouvée. Il est très important d'insister pour aller dans ce sens.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je préférerais que vous retiriez votre amendement pour le redéposer en séance. Si je suis favorable à l'esprit de votre demande, je ne suis pas sûr qu'il faille passer par un rapport supplémentaire. J'attendrai les explications du ministre au banc, avant de me déterminer sur votre amendement.

Mme Bénédicte Peyrol. Nous pourrions proposer à madame Poirson ainsi qu'à madame de Montchalin une audition sur ce sujet, pour nous éclairer sur les avancées des discussions concernant la taxation du secteur aérien.

M. le président Éric Woerth. C'est une très bonne idée. Cela étant, nous pourrions aussi les interroger à l'occasion de l'examen de la deuxième partie du projet de loi de finances.

L'amendement I-CF659 est retiré.

La commission passe à l'examen de l'amendement I-CF218 de Mme Émilie Bonnivard.

Mme Émilie Bonnivard. L'amendement vise à repousser d'une année l'application de la nouvelle taxe sur les billets d'avion. Le contexte économique est extrêmement fragile. Les Britanniques représentant la première clientèle touristique en France, je crains un impact du Brexit sur le modèle économique et la viabilité de certaines compagnies, d'autant que nous avons vu que nous n'avons pas de dispositifs de garantie des voyageurs en cas de difficulté de ces compagnies. Nous avons besoin d'y voir clair de manière globale sur le transport aérien, afin d'éviter de fragiliser la filière et le tourisme.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Mais c'est maintenant que l'AFITF a besoin de financements ! Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF218.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF369 de M. Charles de Courson.

La commission adopte l'article 20 sans modification.

Après l'article 20

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF331 de M. François-Michel Lambert.

Puis elle examine l'amendement I-CF359 de M. Charles de Courson.

M. François Pupponi. L'amendement vise à désindexer les tarifs de la taxe d'aviation civile de l'inflation, afin de contribuer à réduire l'écart de compétitivité du cadre fiscal et social français par rapport aux autres grands États européens.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je ne souhaite pas priver les affectataires d'une partie de cette recette. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF359.

Elle examine l'amendement I-CF611 de Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. De la même manière que nous souhaitons taxer la publicité faisant la promotion des véhicules individuels qui émettent plus de 210 grammes de CO₂ par kilomètre, nous souhaitons taxer la publicité faisant la promotion des vols aériens.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Ne dispersons pas nos efforts et restons concentrés sur la taxe que nous venons de créer. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF611.

II. – RESSOURCES AFFECTÉES

A. Dispositions relatives aux collectivités territoriales

Article 21 : *Fixation pour 2020 de la dotation globale de fonctionnement (DGF) ainsi que des variables d'ajustement, et substitution d'une dotation budgétaire au prélèvement sur recettes en faveur de la Guyane*

La commission est saisie, en discussion commune des amendements I-CF818 de M. Fabien Roussel, I-CF1171 et I-CF1172 de Mme Christine Pires Beaune, I-CF426 et I-CF427 de M. François Pupponi, I-CF1173 de Mme Christine Pires Beaune, I-CF431 de M. François Pupponi, des amendements identiques I-CF681 de Mme Véronique Louwagie et I-CF747 de Mme Émilie Bonnard, ainsi que des amendements I-CF1175 de Mme Christine Pires Beaune et I-CF821 de M. Jean-Paul Dufèvre.

M. Fabien Roussel. Nous proposons d'augmenter la dotation globale de fonctionnement (DGF) destinée au financement par les communes des actions en faveur de l'hébergement des personnes sans domicile fixe. Il s'agit d'aider les centres communaux ou intercommunaux d'action sociale, puisque le droit à la domiciliation est un droit opposable depuis la loi DALO et la loi ALUR.

Mme Christine Pires Beaune. Je vais me permettre d'intervenir sur l'ensemble de mes amendements à l'article 21, qui concerne la dotation globale de fonctionnement et les variables d'ajustement. Au-delà du montant de la DGF et des variables d'ajustement, j'appelle votre attention sur la définition même des concours et des transferts financiers de l'État. Il

serait de bon aloi qu'on se mette d'accord sur ce que sont les concours financiers ou, en tout cas, sur ce qu'ils devraient être, c'est-à-dire de l'argent qui va de l'État aux collectivités territoriales et qui procède d'une décision délibérée. Le fait d'inclure le fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) dans le tableau des concours financiers de l'État brouille les pistes, dans la mesure où, quand le FCTVA augmente, c'est une augmentation mécanique liée à la reprise de l'investissement dans les collectivités territoriales. C'est certes une bonne chose, mais il y a une forme de déloyauté à en tirer argument pour dire que les concours financiers augmentent – et cela vaut d'ailleurs dans le sens inverse.

Nous aurions donc intérêt à revoir ensemble la définition des concours et des transferts financiers de l'État aux collectivités territoriales, cela nous éviterait des débats.

En ce qui concerne le gel du montant de la DGF, j'y reviendrai en séance. Je voudrais surtout insister ici sur le fait que, depuis trois ans, le financement de la péréquation – qu'il s'agisse de la dotation de solidarité urbaine (DSU) ou de la dotation de solidarité rurale (DSR) – est intégralement supporté par les collectivités elles-mêmes. Jusqu'en 2017, l'État participait au financement de la péréquation à hauteur de 50 %, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, et ce qui explique que la moitié des communes environ sont perdantes en matière de DGF.

Dans ces conditions, l'amendement I-CF1171 vise à ce que la DGF soit revalorisée à hauteur de l'inflation.

M. Fabien Roussel. Nos amendements doivent en effet être l'occasion d'avoir un débat sur les dotations aux communes qui, ces dernières années, ont perdu énormément de moyens. Après avoir fortement baissé sous le précédent gouvernement, la DGF est aujourd'hui gelée, puisqu'elle n'est plus indexée sur l'inflation.

C'est pour cela que nous proposons d'augmenter la DGF de 5 milliards d'euros, qui seraient spécialement affectés aux communes, et ce dès 2020, afin de permettre aux nouvelles équipes municipales de mettre en œuvre le programme sur lequel elles auront été élues.

Mme Christine Pires Beaune. L'amendement I-CF1172 vise à ce que la hausse de la péréquation ne soit plus supportée intégralement par les collectivités territoriales.

M. François Pupponi. Nos amendements ont respectivement pour objet de majorer la DGF de 180, 120 ou 60 millions d'euros.

M. Jean-Louis Bricout. L'amendement I-CF1173 propose d'augmenter la dotation globale de fonctionnement (DGF) à hauteur de 95 millions d'euros en 2020, afin que l'État assume au moins la moitié de la hausse de la péréquation.

Pour rappel, les majorations des dotations de péréquation des communes s'élèvent à 90 millions d'euros pour la DSU et 90 millions d'euros pour la DSR, auxquels s'ajoutent 10 millions d'euros pour les dotations de péréquation des départements.

Mme Véronique Louwagie. Notre amendement augmente de 17 millions d'euros le montant de la DGF afin de financer la première étape de la trajectoire de rattrapage sur cinq ans des dotations versées aux communes d'outre-mer.

Mme Christine Pires Beaune. L'amendement I-CF1175 vise à ce que le rattrapage – légitime – des dotations de péréquation pour l'outre-mer, soit 17 millions d'euros, ne soit pas payé par les autres collectivités.

M. Fabien Roussel. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit de redonner des moyens aux centres communaux et intercommunaux d'action sociale chargés de la domiciliation des personnes sans domicile.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Cette série d'amendements nous renvoie à un débat que nous avons régulièrement en séance.

En premier lieu, je rappelle que l'article 21 fixe le montant de la DGF à 26,8 milliards d'euros, soit un niveau stable à périmètre constant pour la troisième année consécutive. Dans la mesure où cet engagement est tenu, je suis défavorable à tous les amendements qui visent à augmenter la DGF.

En ce qui concerne ensuite les variables d'ajustement, même si je comprends la philosophie qui sous-tend vos amendements, je rappelle que, fixée cette année à 122 millions d'euros – contre 589 millions en 2017 et 159 millions en 2019 –, la minoration est l'une des plus faibles de ces dernières années, ce qui n'est pas totalement négligeable.

La minoration du prélèvement sur les recettes de l'État (PSR) versement transport permet d'élargir l'assiette des variables d'ajustement qui supportent l'effort de maîtrise des concours financiers aux collectivités territoriales et de ne pas minorer trop fortement d'autres variables. Il n'y a ainsi pas de minoration de la dotation aux fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP).

De manière générale, j'indique donc que je serai défavorable à tous les amendements qui modifient ce schéma de financement.

M. Jean-René Cazeneuve. Nous avons décidé il y a trois ans la stabilité des dotations aux collectivités territoriales, ce qui constitue une rupture par rapport aux années antérieures. Le Gouvernement a donc respecté ses engagements, et cette stabilité des dotations s'est traduite – et c'est tant mieux – par une amélioration des finances locales et par une reprise significative de l'investissement, qui a augmenté de 8,5 % cette année – et des capacités d'autofinancement des collectivités territoriales, en hausse de 11 %. Nous ne sommes donc pas dans une situation d'urgence qui justifierait de creuser le déficit de l'État pour aider des collectivités territoriales, qui grâce à des efforts remarquables, ont réussi à stabiliser leurs dépenses.

En parallèle, l'effort de péréquation est significatif et, comme toujours, cette solidarité vis-à-vis des communes rurales et urbaines est financée par l'ensemble des collectivités : c'est le prix à payer pour davantage de justice, et cela va dans le bon sens.

En ce qui concerne plus spécifiquement la dotation d'aménagement des communes et circonscriptions territoriales d'outre-mer (DACOM), je répondrai à ceux qui s'interrogent sur la mise à contribution des autres collectivités que, jusqu'à présent, les communes d'outre-mer n'étaient pas dans le droit commun, qu'elles n'ont donc pas profité des mécanismes de solidarité dont ont bénéficié les collectivités métropolitaines. Il me paraît dès lors juste que ces dernières participent à l'effort de rattrapage.

Enfin, le rapporteur l'a dit : la minoration des variables d'ajustement n'a jamais été aussi basse.

M. Fabien Roussel. Les communes attendent beaucoup du Gouvernement, et je ne peux pas laisser dire qu'il y a une stabilité des dotations, car ce n'est pas vrai. Au bout du compte, elles diminuent, car ne pas progresser, cela signifie reculer ! Le gâteau est de plus en plus petit, et la solidarité dont vous parlez consiste à s'en partager les miettes.

M. François Pupponi. Je partage ce qu'ont dit le rapporteur général et monsieur Cazeneuve sur les variables d'ajustement, sauf que, lorsque les variables d'ajustement baissent dans de telles proportions, il y a des communes qui perdent des recettes puisque ces variables d'ajustement servent à compenser des exonérations ou des abattements qui ne seront donc plus compensés, souvent pour les communes les plus pauvres. Si l'on veut faire le total, il faut donc comptabiliser les plus et les moins : et là, on constate que, pour certaines communes, le solde est loin d'être positif.

La commission rejette successivement les amendements I-CF818, I-CF1171, I-CF1172, I-CF426, I-CF427, I-CF1173, I-CF431, I-CF681, I-CF747, I-CF1175 I-CF821.

Puis elle en vient à l'examen, en discussion commune, de l'amendement I-CF1167 de Mme Christine Pires Beaune, des amendements identiques I-CF593 de M. François Pupponi, I-CF680 de Mme Véronique Louwagie, I-CF741 de Mme Émilie Bonnivard, I-CF846 de M. Jean-Marc Zulesi et I-CF1166 de Mme Christine Pires Beaune, des amendements I-CF817 de M. Jean-Paul Dufrègne, I-CF1025 de Mme Florence Lasserre-David, I-CF1168 de Mme Christine Pires Beaune et I-CF458 de Mme Sylvia Pinel, des amendements identiques I-CF457 de Mme Sylvia Pinel et I-CF537 de Mme Émilie Bonnivard, ainsi que de l'amendement I-CF1169 de Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. Il s'agit d'amendements qui concernent les variables d'ajustement, dont la minoration est fixée à 120 millions d'euros. J'avais interrogé le rapporteur général pour savoir ce que finançaient précisément ces variables d'ajustement, car cela n'apparaît pas très clairement dans le texte. S'il a eu la réponse, sans doute voudra-t-il bien nous la donner.

Toujours est-il que la minoration de ces variables d'ajustement entraîne une diminution des ressources des collectivités territoriales. Les collectivités finançant les collectivités, au bout du compte, il y en a toujours qui sont perdantes, ce qui explique l'incompréhension des maires quand ils entendent dire que les dotations ne baissent plus.

L'amendement I-CF1167 vise donc à supprimer les variables d'ajustement. Les amendements suivants sont des amendements de repli, qui concernent entre autres le versement transport (VT). J'y insiste car, alors que la compensation du VT n'existe que depuis un an, elle diminue déjà, ce qui augure de très mauvaises nouvelles quant à la compensation d'exonération de la taxe d'habitation.

M. Jean-Marc Zulesi. Notre amendement vise à supprimer le plafonnement du prélèvement sur les recettes de l'État versé en compensation aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il me semble en effet que, alors que la loi d'orientation des mobilités affiche l'ambition d'améliorer la mobilité partout sur le territoire, ce plafonnement serait malvenu.

M. Fabien Roussel. Le PLF pour 2020 diminue les variables d'ajustement de 120 millions d'euros, ce qui inclut une diminution de la compensation du versement transport, qui s'élevait à 91 millions d'euros en 2019 mais est plafonnée pour 2020 à 48 millions d'euros. Cela augure mal des moyens que le Gouvernement entend dégager pour développer les transports collectifs dans les grandes villes.

M. François Pupponi. La DCRTP a été incluse dans les variables d'ajustement, ce qui fait perdre des recettes aux régions. Nous proposons donc de réduire sa minoration.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

Je précise par ailleurs à Christine Pires Beaune que je devrais bientôt disposer de la ventilation détaillée des 122 millions d'euros. Je l'intégrerai au rapport, car il s'agit d'une information essentielle pour le Parlement, et votre demande est tout à fait légitime.

M. Jean-René Cazeneuve. À entendre les uns et les autres, on a le sentiment que c'est cette majorité qui a inventé les variables d'ajustement, alors qu'elles n'ont jamais été à un niveau aussi bas. Je rappelle qu'elles servent à financer un certain nombre de priorités, et qu'il est de bonne gestion de financer ces priorités, issues de l'agenda rural ou inscrites dans le projet de loi relatif à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique, et qui concernent donc les collectivités territoriales : c'est un jeu à somme nulle.

Par ailleurs, les dotations ne sont pas les seules ressources des collectivités territoriales, qui disposent de ressources de fonctionnement bien supérieures à leurs dépenses. En effet, grâce notamment au dynamisme de la fiscalité locale et de la fiscalité sur les entreprises, elles voient leurs ressources augmenter.

Dans le domaine de la mobilité en particulier, les AOM bénéficient du produit fiscal résultant du VT, qui s'est élevé à 8,9 milliards d'euros cette année, ce qui constitue une augmentation remarquable, au regard de laquelle les 45 millions manquants ne sont pas grand-chose.

Mme Christine Pires Beaune. J'invite mon collègue et ami Jean-René Cazeneuve à se rapporter aux débats de la précédente législature : il constatera que, tous les ans, nous avons, au sein de cette commission, réclamé la suppression des variables d'ajustement, qui sont profondément injustes. On demande aux collectivités territoriales de financer des trains de mesures en faveur des collectivités, et on prétend ensuite que l'État fait un effort : non, l'État ne fait pas d'effort, ce sont les collectivités qui financent la solidarité !

Quant aux recettes des collectivités, elles augmentent certes, mais je rappelle que, si le déficit public se réduit, c'est notamment parce que les collectivités territoriales et la sécurité sociale ont réduit leurs propres déficits et fait des efforts importants, et ce alors que la dette des collectivités ne représente même pas 10 % de la dette publique. Il faut que ces choses soient dites !

La commission rejette successivement les amendements I-CF1167, I-CF593, I-CF680, I-CF741, I-CF846, I-CF1166, I-CF817, I-CF1025, I-CF1168, I-CF458, I-CF457, I-CF537 et I-CF1169.

Puis elle adopte l'article 21 sans modification.

Après l'article 21

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF257, I-CF259, I-CF263 et I-CF562 de M. Michel Castellani.

Article 22 : *Compensation des transferts de compétences aux régions et aux départements par attribution d'une part du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)*

La commission adopte l'article 22 sans modification.

Article 23 : *Création d'un prélèvement sur les recettes de l'État (PSR) à destination de la Polynésie française*

La commission adopte l'article 23 sans modification.

Avant l'article 24

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF146 et I-CF147 de M. Raphaël Schellenberger.

Article 24 : *Dispositif d'accompagnement financier des régions au titre de la réforme de l'apprentissage*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF539 de Mme Émilie Bonnivard.

Puis elle examine l'amendement I-CF540 de Mme Émilie Bonnivard.

Mme Émilie Bonnivard. Le Gouvernement propose de modifier la base de calcul de la répartition de la dotation pour accompagner l'investissement des centres de formation d'apprentis, en prenant pour référence la moyenne 2017-2018, ce qui permettra de répartir entre les régions une dotation de 180 millions d'euros.

Le présent amendement vise à dissocier le calcul du montant de la dotation d'investissement de la détermination des attributions individuelles dont les modalités de calcul seront définies par décret.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF540.

L'amendement I-CF1365 de Mme Ericka Bareigts est retiré.

La commission adopte l'article 24 sans modification.

Article 25 : *Recentralisation du revenu de solidarité active (RSA) et du revenu de solidarité (RSO) à La Réunion, et recentralisation du RSO en Guyane*

La commission adopte l'article 22 sans modification.

Article 26 : *Évaluation des prélèvements opérés sur les recettes de l'État au profit des collectivités territoriales*

La commission en vient à l'examen en discussion commune des amendements I-CF1176 de Mme Christine Pires Beaune, I-CF433, I-CF434 et I-CF436 de M. François Pupponi.

L'amendement I-CF1176 est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF433 et I-CF434 et I-CF436.

Puis elle examine l'amendement I-CF1544 du rapporteur général.

M. Joël Giraud, rapporteur général. C'est un changement de dénomination, tirant les conséquences de la réforme des collectivités territoriales en Corse.

La commission adopte l'amendement I-CF1544.

Elle est ensuite saisie de l'amendement I-CF988 de M. Jean-Félix Acquaviva.

M. François Pupponi. Avec cet amendement, M. Acquaviva voudrait récupérer un million d'euros au titre du comité de massif de Corse.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF988.

Puis elle adopte l'article 26 ainsi modifié.

Après l'article 26

La commission examine les amendements identiques I-CF382 de Mme Lise Magnier et I-CF538 de Mme Émilie Bonnivard.

Mme Lise Magnier. Nous proposons d'élargir le bénéfice du FCTVA aux dépenses de services de *cloud* pour les collectivités territoriales afin de mieux les accompagner dans leur transformation numérique.

Mme Émilie Bonnivard. Ces dernières années, les pratiques de gestion des données numériques ont fortement évolué. De nombreuses entreprises ne sont plus aujourd'hui propriétaires de leurs services et louent des capacités de stockage auprès de prestataires de services, ce qui est généralement appelé du *cloud computing*. Le présent amendement propose donc d'élargir le bénéfice du FCTVA à ces dépenses pour permettre aux collectivités de s'adapter.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements I-CF382 et I-CF538.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette ensuite l'amendement I-CF105 de Mme Lise Magnier.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF109 de Mme Lise Magnier, I-CF285 de Mme Véronique Louwagie, I-CF303 de M. Charles de Courson et I-CF931 de Mme Marie-Christine Dalloz, ainsi que l'amendement I-CF286 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF285 permet de faire bénéficier du FCTVA les dépenses de location longue durée des collectivités locales qui s'équiperont de véhicules électriques ou hybrides. Cette mesure aiderait les collectivités territoriales à verdir leurs flottes automobiles.

L'amendement I-CF286 est un amendement de repli, qui prévoit que cette disposition ne s'appliquerait qu'aux contrats de location signés avant le 31 décembre 2022.

Mme Marie-Christine Dalloz. Il s'agit de préciser que les collectivités locales ne bénéficieraient du FCTVA que sur le loyer financier, et ce dans la limite d'un certain montant.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF109, I-CF285, I-CF303, I-CF931 et I-CF286.

Elle est ensuite saisie de l'amendement I-CF756 de M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Cet amendement vise à assurer les compensations aux communes des exonérations décidées par le Parlement.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF756.

Puis elle examine l'amendement I-CF1325 de Mme Lise Magnier.

Mme Lise Magnier. Il s'agit d'assurer la compensation de la scolarisation obligatoire à partir de trois ans à l'ensemble des collectivités territoriales. En effet la scolarisation obligatoire entre en vigueur dès ce mois de septembre, mais rien n'est prévu dans ce PLF. Les collectivités s'inquiètent donc de savoir ce qui sera compensé et quand. Je vous rappelle notamment que la question de la compensation au titre du financement des écoles privées, selon que les communes participaient antérieurement ou non à ce financement, reste particulièrement floue.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable, mais votre amendement traite une vraie question et j'aimerais que nous l'abordions en séance avec le ministre.

La commission rejette l'amendement I-CF1325.

*

* *

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du jeudi 10 octobre 2019 à 9 heures 30

Présents. - M. Damien Abad, M. Saïd Ahamada, M. Jean-Louis Bricout, M. Fabrice Brun, Mme Émilie Cariou, Mme Anne-Laure Cattelot, M. Jean-René Cazeneuve, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Jean-Paul Dufrègne, Mme Stella Dupont, M. Bruno Duvergé, M. Joël Giraud, Mme Perrine Goulet, Mme Olivia Gregoire, Mme Nadia Hai, M. Christophe Jerretie, M. Vincent Ledoux, Mme Patricia Lemoine, Mme Véronique Louwagie, Mme Lise Magnier, Mme Cendra Motin, Mme Catherine Osson, M. Xavier Paluszkiewicz, Mme Valérie Petit, Mme Bénédicte Peyrol, Mme Christine Pires Beaune, M. Benoit Potterie, M. François Pupponi, Mme Valérie Rabault, M. Xavier Roseren, M. Fabien Roussel, Mme Sabine Rubin, M. Laurent Saint-Martin, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Éric Woerth

Excusés. - M. David Habib, M. Alexandre Holroyd, M. Marc Le Fur, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Félix Acquaviva, M. Thibault Bazin, M. Vincent Descoeur, M. Fabien Di Filippo, M. Alexandre Freschi, M. Jean-Luc Fugit, M. Matthieu Orphelin, M. Buon Tan, M. Vincent Thiébaud, M. Philippe Vigier, M. Jean-Marc Zulesi