

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° I-2927

présenté par

M. Giraud, rapporteur général au nom de la commission des finances et Mme Peyrol

ARTICLE 16

Compléter cet article par les onze alinéas suivants :

« X. – Le A du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 est ainsi rédigé : « A. – Jusqu'au 31 décembre 2029, les chefs d'exploitation (le reste sans changement) »

« XI. – Le code des douanes est ainsi modifié :

« 1° Le III de l'article 265 C est ainsi rédigé « III. – Jusqu'au 31 décembre 2029, la consommation (le reste sans changement) » ;

« 2° Le premier alinéa de l'article 265 *sexies* est ainsi rédigé : « Jusqu'au 31 décembre 2029, les exploitants (le reste sans changement) » ;

« 3° Le premier alinéa de l'article 265 *septies* est ainsi rédigé : « Jusqu'au 31 décembre 2029, les personnes (le reste sans changement) » ;

« 4° Le premier alinéa de l'article 265 *octies* est ainsi rédigé : « Jusqu'au 31 décembre 2029, les exploitants (le reste sans changement) » ;

« 5° Le troisième alinéa de l'article 265 *nonies* est ainsi rédigé « Jusqu'au 31 décembre 2029, pour les personnes (le reste sans changement) » ;

« 6° Le C du 8 de l'article 266 *quinquies C* est ainsi modifié :

« a) Le a est ainsi rédigé : « a. Jusqu'au 31 décembre 2029, pour les personnes (le reste sans changement) » ;

« b) Le b est ainsi rédigé : « b. Jusqu'au 31 décembre 2029, pour les personnes (le reste sans changement) » ;

« c) Le d est ainsi rédigé : « d. Jusqu'au 31 décembre 2029, le tarif (le reste sans changement) ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi de finances pour 2020 porte plusieurs mesures ambitieuses pour rendre plus cohérent notre système fiscal avec les engagements écologiques de la France (alignement des tarifs du GNR sur ceux des carburants routiers, diminution du remboursement de TICPE pour les transporteurs de marchandises et création d'une contribution additionnelle sur les billets d'avion pour certains vols).

Si ces mesures vont naturellement dans le bon sens et doivent être encouragées, le système fiscal français reste miné par plusieurs exemptions qui, si elles poursuivent parfois des objectifs économiques évidents et légitimes, se révèlent inadaptées aux objectifs environnementaux du pays et participent à un sentiment d'inégalité sur la répartition des charges fiscales.

Dans le cadre de leur mission sur le « Green budgeting », l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont recensé l'existence de 24,6 milliards d'euros de dépenses au moins une fois défavorables à un objectif environnemental dont 15,2 milliards d'euros de dépenses fiscales, essentiellement dans le domaine énergétique et des transports. Un ordre de grandeur confirmé par le rapport de l'Institut pour l'économie du climat (I4CE) qui a réalisé une évaluation « 360 » du budget au regard des objectifs climatiques de la France.

Lors de la restitution du rapport IGF – CGEDD le 25 septembre dernier, le Ministre de l'Action et des Comptes Publics a annoncé vouloir mettre en application de la méthodologie du green budgeting à compter du projet de loi de finances pour 2021, impliquant une révision en profondeur des procédures et des indicateurs budgétaires.

Pour accompagner cette démarche et permettre à la France de se doter d'un budget réellement « vert », cet amendement entend fixer une ligne d'horizon à dix ans pour la suppression des principales « dépenses fiscales » considérées comme défavorables à l'environnement et relevant du droit interne, à savoir :

- Le remboursement partiel de la TICPE en faveur des agriculteurs ;
- Le taux réduit de TICPE utilisés pour les taxis ;
- Le remboursement d'une fraction de TICPE sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers de 7,5 tonnes et plus ;
- Le remboursement d'une fraction de TICPE sur le gazole utilisé par pour les transports publics routiers en commun de voyageurs ;
- L'exonération de TIC pour autoconsommation des produits pétroliers dans les raffineries ;

– Plusieurs taux réduits de TICPE, TICGN et TIC au profit des installations intensives en énergie et / ou pouvant exercer une activité considérée comme exposée à un risque important de fuite de carbone.

Cette limite temporelle, suffisamment longue, serait ainsi de nature à poser le cadre d'une grande concertation avec les principaux secteurs industriels et commerciaux concernés par ces dispositifs fiscaux afin de les faire évoluer vers des mécanismes plus incitatifs. Alors que ces dépenses fiscales sont pour le moment principalement orientées vers des énergies et des technologies polluantes, supprimer à terme ces niches devrait permettre de dégager les ressources nécessaires pour accompagner les secteurs à se transformer et à réussir leur transition écologique.