

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

12 décembre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2493)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° 151

présenté par

M. Brun, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Corneloup, M. Descoeur, Mme Kuster, Mme Louwagie, M. Menuel, Mme Poletti, M. Reiss, M. Rolland et M. Viala

-----

**ARTICLE 19**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet article a pour objet de diminuer de 2 €/hl le remboursement partiel de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole acquis en France, accordé aux personnes utilisatrices de véhicules de 7,5 tonnes et plus qui exercent l'activité de transport routier de marchandises.

L'objectif de cette mesure annoncée par le Gouvernement est d'assurer en théorie une meilleure participation du transport routier de marchandises au financement des infrastructures routières nationales non concédées qu'il emprunte.

Mais il faut rappeler que le Transport Routier de Marchandises par poids lourds représente d'ores-et-déjà 7 milliards d'Euros soit 18 % des recettes de la route, alors que les camions ne représentent que 6,3 % de la circulation routière en France métropolitaine.

En 2016, la fiscalité spécifique routière et automobile a généré 39,1 milliards €(y compris produits des amendes forfaitaires et hors TVA sur la TICPE). Or, les dépenses totales des administrations nationales et locales pour la route se sont élevées à 13,3 milliards € (y compris les frais de personnel). Cela signifie que le mode routier est un contributeur net au budget de la nation pour près de 26 milliards d'euros.

Par ailleurs, cette approche du financement des infrastructures sur la base de la fiscalité du carburant est non pérenne en raison même des objectifs de transition énergétique de basculement des motorisations poids lourds vers des énergies propres (gaz, électricité, hydrogène etc.). Cette transformation appelle d'autres modes de financement.

Cette hausse du coût du gazole professionnel entraînera par ailleurs nécessairement une baisse de la compétitivité de nos transporteurs français, dont une majorité de TPE et PME implantées sur tout le territoire, au profit de la concurrence européenne et non en faveur du report modal au regard de la structure des échanges sur notre territoire (75 % du transport se fait sur moins de 150kms) alors même que l'objectif annoncé était de faire contribuer les camions étrangers.

Ce gazole professionnel est un mécanisme européen (directive 2003/96/CE) qui a pour objet de limiter les distorsions de concurrence qui résultent notamment des écarts de taxation des carburants au sein des États membres de l'Union Européenne.

Au moment même où l'avenir des mobilités est en discussion et notamment le transport de marchandises, une taxation supplémentaire risque de casser la dynamique engagée par les transporteurs pour investir dans de nouvelles énergies, de nouvelles technologies pour un transport routier de marchandises toujours plus propre.