

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-197

présenté par

M. Le Fur, Mme Anthoine, Mme Audibert, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Blin, Mme Boëlle, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Bouchet Bellecourt, M. Bouley, M. Brun, M. Cattin, M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Rémi Delatte, M. Deflesselles, M. Descoeur, M. Pierre-Henri Dumont, M. Ferrara, M. Grelier, M. Hetzel, M. Kamardine, Mme Kuster, M. de la Verpillière, Mme Levy, M. Marleix, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, Mme Meunier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Quentin, M. Reiss, M. Rolland, M. Saddier, M. Sermier, Mme Serre, M. Teissier, Mme Valentin, M. Vatin et M. Viala

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

I. – À la fin du II de l'article 71 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020, l'année : « 2020 » est remplacée par l'année : « 2022 ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement pour objet de reporter la mesure d'augmentation de 2 €/hl de la 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, au 1^{er} janvier 2022.

L'augmentation initialement prévue au 1^{er} janvier 2020 n'aurait pris réellement ses effets qu'à compter du 1^{er} juillet 2020, les dépôts des dossiers de remboursement partiel de la TICPE du gazole n'intervenant qu'à échéance semestrielle.

Cependant, au regard de la crise liée au Covid-19 et de l'incertitude de la reprise car le secteur dépend lui-même de la reprise progressive des secteurs clients, le report de cette augmentation permettrait d'améliorer les trésoreries des entreprises de transport aujourd'hui durement touchées par l'arrêt d'activité.

Les enquêtes faites par les organisations professionnelles du transport routier font clairement apparaître que les flux sont totalement désorganisés, et que le transport se fait à perte ou sans réelle marge. Tous ces éléments ont été objectivés par le Comité National Routier.

La réalité est encore plus difficile pour le reste des entreprises, celles qui travaillent notamment pour l'industrie, les travaux publics, l'automobile... 81 % d'entre elles sont en arrêt total ou en très forte baisse d'activité (25 % à l'arrêt total, 55 % à l'arrêt partiel).

En moyenne, les chefs d'entreprises estiment avoir perdu 48 % de CA au cours de ces semaines de confinement et 52 % des camions sont à l'arrêt.

Les variations du coût du carburant actuellement constatée n'a pas d'effet d'aubaine pour les transporteurs qui se voit imposer par leur client un pied de facture négatif en application des dispositions de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006.

Cette mesure vise donc à soutenir les trésoreries exsangues des entreprises du transport routier de marchandises, car il est primordial de ne pas hypothéquer la reprise lente et progressive de l'économie en ne soutenant pas le maillon essentiel du transport et de la logistique dont l'ensemble de l'économie de production, de distribution et de commerce auront besoin pour redémarrer dans les prochains mois.

Le coût de cette mesure est estimé à 140 millions en 2021.

La perte de recettes résultant pour l'État du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.