

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 décembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3642)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° 713

présenté par

M. Saint-Martin, rapporteur général au nom de la commission des finances

-----

**ARTICLE 15 QUATER A**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à supprimer l'article 15 *quater* A visant à revenir temporairement sur la hausse mise en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 en repoussant au 1<sup>er</sup> janvier 2022 l'entrée en vigueur de la diminution de 2 centimes par litre de cette niche fiscale.

Il est proposé de ne pas retenir cet article additionnel pour cinq raisons.

Écologiquement, les particules primaires issues des transports routiers sont principalement émises par les moteurs diesel non équipés de filtres à particules : le secteur des transports routiers représente 34 % des émissions routières. Ainsi, le renouvellement des flottes de poids-lourds est fondamental afin de lutter contre cette pollution de l'air. Si les seuils réglementaires Euro IV, V, puis VI, en vigueur respectivement depuis 2006, 2009 et 2014, ont déjà contribué à ce renouvellement, il importe de ne pas freiner ce processus.

Fiscalement, la différence de TICPE payée par les transporteurs routiers sur le gazole utilisé par leurs flottes de poids-lourds et celle notamment payée par les particuliers a longtemps été faible. Cette différence a été de 16,21 centimes d'euro par litre en 2019, sans même prendre en compte les majorations régionales de TICPE, qui l'accroissent ; elle demeure de 14,21 centimes par litre en 2020. La variation de la différence de taux de TICPE entre particuliers et transporteurs routiers, utilisant tous deux le même carburant, a en outre été multipliée par 56 en 20 ans.

Budgétairement, cette très légère hausse de fiscalité, celle-ci demeurant dérogatoire et très avantageuse, est intégralement affectée aux ressources de l'AFITF (70 millions d'euros en 2020 et

140 millions d'euros en 2021). Il importe de ne pas fragiliser plus encore les ressources de cet organisme indispensable à la mise en place effective de nouvelles mobilités.

Économiquement, la nette inflexion du cours du pétrole, qui s'est largement répercutée dans les prix pratiqués « à la pompe », a fait plus qu'absorber la hausse de 2 centimes par litre portée par la réduction de cette niche fiscale.

Enfin, en pratique, la disposition est déjà entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Il ne s'agit donc pas d'en repousser la mise en place, mais bien de l'abroger pour ensuite la réintroduire . Un tel chemin fiscal n'est en aucun cas souhaitable, y compris pour les contribuables concernés.

Pour ces raisons, il est proposé de supprimer le présent article.