

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 février 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 165

présenté par

M. Descoeur, M. Bony, M. Bourgeaux, M. Sermier, M. Menuel, Mme Porte, Mme Audibert, Mme Boëlle, Mme Corneloup, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Trastour-Isnart, M. Reiss, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, Mme Bouchet Bellecourt, M. Emmanuel Maquet et M. Cinieri

ARTICLE 30

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le texte initial de l'article 30 envisage la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises en application de la Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie »

Dans son article 7.2, la directive 2003/96/CE accorde aux États membres de l'UE la possibilité d'établir une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial » et le « gazole à usage privé ». Le texte prévoit que cette différence peut être opérée dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d'un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ». La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre.

Ce taux minimal est aujourd'hui de 33 €/hl. En France du fait d'augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport. De nombreux États membres européens appliquent une fiscalité différenciée. L'Espagne applique, à titre d'illustration, le minimum européen de 33 €/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

Augmenter la fiscalité en France sans tenir compte des différentiels de fiscalité sur le gazole en Europe handicaperait un peu plus les entreprises françaises déjà lourdement concurrencées, aussi bien dans leurs transports internationaux que nationaux. La pression concurrentielle européenne est forte dans le transport routier de marchandises, et s'exerce au détriment du pavillon français qui ne

cesse de perdre du terrain, au profit des pavillons étrangers. En 30 ans, l'activité du pavillon français a fortement reculé. Il est passé de 90 % de l'activité en 1990 à 60 % en 2019.

Par ailleurs, alors que le pavillon français à l'international régresse, il convient de noter, qu'aujourd'hui en France, le cabotage réalisé est 6 fois plus important qu'en 2000. En 2019, l'activité du pavillon français à l'international a chuté de -7,3 % par rapport à 2018, et il ne représente que 3 % de l'activité réalisée par les transporteurs français (contre 11 % en l'année 2000). En outre, l'offre de véhicules alternatifs ainsi que les réseaux d'avitaillement ad hoc sont à ce jour très largement insuffisants pour offrir aux transporteurs routiers des options d'investissement sur d'autres énergies. La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n'est pas encore mature. Aujourd'hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV. Il est néanmoins acquis que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d'avitaillement ou de recharge.

Il est donc impératif de tenir compte de ces éléments avant d'envisager une quelconque trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d'avitaillement suffisants. Tel est le sens de l'amendement de suppression proposé.