

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 février 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 248

présenté par

M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Corneloup, Mme Audibert, M. Ravier, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Louwagie, Mme Boëlle, Mme Trastour-Isnart, M. Menuel, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Parigi, M. Pierre-Henri Dumont, M. Meyer, M. Benassaya et Mme Serre

ARTICLE 30

Supprimer l'alinéa 1.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de réexamen de la Directive Énergie (n° 2003/96/CE) a été lancé par le Conseil européen en 2008. Une proposition de directive a donc été présentée en 2011, avec un objectif affiché d'entrée en vigueur en 2013. Le Projet de compromis élaboré lors de la présidence italienne du Conseil au 2nd semestre 2014 s'est heurté à de fortes oppositions des États membres et a relancé l'inextricable débat relatif à l'harmonisation fiscale. Conséquence du blocage du processus décisionnel européen, la proposition de directive a été retirée en 2015. Plus de 10 ans après les premières discussions, une nouvelle tentative de révision a été engagée par la Commission européenne en 2019.

L'objectif de cet amendement est de corrélérer l'action française en matière de fiscalité énergétique au calendrier européen. Le CO2 n'ayant pas de frontière, la politique de l'énergie doit être menée de façon globale et concertée. En matière de fiscalité énergétique, la fiscalité différenciée prévue par la directive est mise en place dans la très grande majorité des États membres de l'Union. Aucun élément ne permet aujourd'hui de s'assurer que la différenciation fiscale entre le gazole privé et le gazole professionnel sera effectivement remise en cause. L'objectif « d'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique » ne peut être rempli en créant des distorsions fiscales plus importantes entre les États membres.

Une politique trop rigoureuse nuirait à la compétitivité des entreprises françaises : la France fait partie de pays où les taux d'imposition des carburants sont les plus hauts. En cas de suppression du remboursement TICPE, la fiscalité française sur le gazole professionnelle serait la plus élevée de l'Union avec un écart de presque 10 €/hl avec l'Irlande, qui occuperait la 2e place. À ce titre, le risque de pertes de part de marché des transporteurs français sans bénéfice environnemental a été clairement identifié dans l'étude d'impact du projet de loi Climat et résilience qui note qu'une

augmentation de la fiscalité sur le seul territoire national en l'absence d'harmonisation européenne aboutirait à un renforcement de la présence des pavillons étrangers sur le marché domestique sans gain écologique.

Cet amendement est issu d'un travail conjoint avec l'Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF).