

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 5276

présenté par

M. Sermier, M. Thiériot, M. Cherpion, M. de Ganay, M. Hetzel, M. Rémi Delatte, M. Herbillon et
M. Bazin

ARTICLE 30

À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« notamment par l'accélération de la »

les mots : »

« en tenant compte des échéances de ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit ici d'un amendement de repli. En effet, le législateur français doit prendre en compte la réalité de la concurrence européenne.

Il est illusoire de ne regarder que ce qu'il se passe chez nous. Avec la libre circulation des biens et des personnes, nous ne devons pas voter des lois irréalisables qui décourageraient la transition énergétique.

Le mot transition qui est d'ailleurs souvent oublié.

C'est la raison pour laquelle, il est proposé de se baser une nouvelle fois sur la directive énergie 2003/96/CE déjà appliquée dans de nombreux états de l'Union européenne.

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 suite aux différentes augmentations depuis 2015, ce taux est passé à 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

Or, de nombreux États membres de l'Union européenne 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.

Avec 85 à 90% des flux de marchandises réalisés par les transporteurs routiers pour 6% du total des émissions de gaz à effet de serre (« GES ») en France, la question mérite toute notre attention.

Pour un affichage politique, la France doit-elle mettre en péril la transition énergétique de ses transporteurs routiers ?

Par ailleurs, le Ministère des Transports a initié une Task Force réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport.

Aujourd'hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D'ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu'ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd'hui cinq à six fois le prix d'un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

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 acquis néanmoins 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 impératif de tenir compte de ces conclusions avant d'envisager une 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.

La réécriture de cet amendement permet donc de retirer la date butoir du 1er janvier 2030 et d'ajouter une clause de rendez-vous. Les différents acteurs concernés établiront un état des lieux en fonction des données disponibles (offre de véhicules lourds à motorisation alternative et du réseau d'avitaillement par exemple).