

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

24 mars 2021

---

**LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 2663

présenté par

Mme Dalloz, M. Hetzel et M. Forissier

-----

**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 énergie » du 27 octobre 2003.

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 ». Cette dernière 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 ». Le taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre est également précisé : il 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 Etats 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.

C'est pourquoi 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.

Le pavillon français ne cesse de perdre du terrain, en 30 ans, il est passé de 90 % de l'activité en 1990 à 60 % en 2019.

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.

Tel est le sens de l'amendement de suppression proposé.