

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

24 mars 2021

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 2664

présenté par

Mme Dalloz, M. Hetzel et M. Forissier

-----

**ARTICLE 30**

À la fin de la première phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots :

« d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2030 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Amendement de repli.

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 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.

Alors que les conclusions doivent être rendues au moins de juin, les constructeurs ont déjà annoncé qu'ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques d'ici la fin de l'année 2022 alors que ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Par ailleurs, 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 cet amendement.