

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 mars 2021

---

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 346

présenté par

M. Le Fur, M. Cattin, M. Rémi Delatte, Mme Marianne Dubois, M. Deflesselles, M. Kamardine,  
M. de la Verpillière et M. Quentin

**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 ». de catégorie M22 ou M33 ». Restriction importante, dans son article 7.2 la directive 2003/96/CE prévoit que ce taux « à usage commercial »

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'augmentation successive depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

De nombreux européens appliquent cette fiscalité différenciée. L'Espagne est même au minimum européen de 33 €/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui en outre achètent le carburant moins cher en cuve ou à 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 non seulement dans leurs transports internationaux mais également dans leurs transports nationaux.

La pression concurrentielle européenne est forte dans le transport routier de marchandises, mais au détriment du pavillon français qui 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.

Il faut aussi remarquer que, aujourd'hui en France, le cabotage réalisé est 6 fois plus important qu'au cours de l'année 2000. En revanche le pavillon français à l'international régresse. 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).

Par ailleurs, aujourd'hui l'offre de véhicules alternatifs ainsi que les réseaux d'avitaillement ad hoc sont très largement insuffisantes 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 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 éléments avant d'envisager une quelconque trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Sinon, il s'agirait d'une taxation purement punitive, alors que les transporteurs ne pourraient pas disposer ni des véhicules ni des infrastructures d'avitaillement.

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