

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 5611

présenté par

Mme Tiegna, Mme Sylla, M. Ardouin, Mme Deprez-Audebert et M. Lamirault

ARTICLE 30

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Cette évolution de la fiscalité du gazole routier est conditionnée à la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen et au développement et à l'accessibilité d'une offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile suffisante et accessible mise sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillements en énergie. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à maintenir la compétitivité des entreprises de transport française face à la concurrence des opérateurs étrangers.

Les enjeux environnementaux sont au cœur des préoccupations des acteurs du transport. Ainsi, depuis de nombreuses années, les transporteurs ont diminué leur empreinte carbone en se formant à l'écoconduite et en optimisant les flux logistiques.

Pour 89% des marchandises transportées quotidiennement en France, les camions ne représentent que 6% des émissions totales de CO2. A titre comparatif, les voitures particulières représentent 16% du CO2 émis en France. De même le secteur de l'Agriculture représente 19% des émissions de CO2 tandis que l'Industrie et le bâtiment représentent 12%.

Les transporteurs routiers bénéficient d'une fiscalité différenciée relative à la consommation de « gazole à usage commercial », en application de la Directive 2003/96/CE, dite « directive énergie », accordant aux Etats membres de l'UE la possibilité d'établir des différences avec la consommation de « gazole à usage privé ». 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 de 33€/hl. En France, ce taux est de 45.19€/hl pour les professionnels du transport. A titre de comparatif,

l'Espagne est au minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui achètent le carburant moins cher à la cuve ou à la pompe.

Ainsi, sur le long terme, augmenter la fiscalité en France, sans tenir compte des différentiels de fiscalité sur le gazole en Europe, handicaperait les entreprises de transport françaises déjà lourdement concurrencées non seulement dans les transports internationaux mais également dans leurs transports nationaux.

Par souci d'équité, cet amendement permet, sur le long terme, de corrélérer l'évolution de la fiscalité des carburants utilisés par les entreprises de transport françaises pour la propulsion des véhicules lourds de transports de marchandises à la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi qu'au développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie.