

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 1766

présenté par  
Mme De Temmerman

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****AVANT L'ARTICLE 31, insérer l'article suivant:**

I. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, les mots : « 45,19 euros » sont remplacés par les mots : « 47,19 euros ».

II. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, les mots : « 47,19 euros » sont remplacés par les mots : « 49,19 euros ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Alors que la France a mené tambour battant en 2015 l'Accord de Paris sur le climat, sa politique fiscale favorise pourtant encore les modes de transports les plus émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants de l'air. Depuis 2016, le secteur du transport routier de marchandises est ainsi exonéré des hausses de la Contribution Climat Énergie (ou taxe carbone) sur le gazole.

Autrement dit, contrairement aux automobilistes, les camions à moteur diesel ne payent pratiquement pas les émissions de CO<sub>2</sub> qu'ils génèrent par leur consommation de carburant. En 2019, cette niche fiscale sur la contribution climat énergie s'élevait à 450 millions pour le gazole routier des poids lourds, auquel il faut ajouter le dégrèvement supplémentaire de la TICPE de 550 millions. Ces exonérations fiscales sont autant de moyens en moins pour engager la nécessaire transition vers des transports plus soutenables.

Favoriser ainsi le transport des marchandises par la route freine en effet le report vers des modes de transports moins polluants, comme le transport ferroviaire ou fluvial. Ce report est pourtant urgent quand on considère que la pollution de l'air est à l'origine de plus de 500 000 décès prématurés (avant 65 ans) en Europe par an et coûte chaque année 101,3 milliards d'euros en France.

Cet amendement vise donc à supprimer, d'ici 2022, le dégrèvement supplémentaire accordé au transport routier de marchandises sur la partie Contribution Climat Énergie du gazole et ainsi à progressivement le mettre au même niveau de fiscalité que les automobilistes particuliers.

Les recettes ainsi dégagées pourront permettre d'entretenir le réseau existant et des aides pourront être adoptées pour accompagner les professionnels du secteur vers une reconversion vers des motorisations ou un mode de transport moins polluant.

Ce relèvement de la fiscalité de la TICPE pour le transport routier de marchandises rentre pleinement dans l'engagement de la Convention Citoyenne sur le Climat SD-B1.4.1 : réduire progressivement l'exonération partielle de TICPE, qui propose de supprimer progressivement d'ici 2030 l'avantage fiscal sur le gazole octroyé aux transporteurs routiers de marchandises.

Cet article additionnel sera un gage de la sincérité de l'engagement pris à l'article 30 de mettre en place une trajectoire, en faisant le premier pas vers cet objectif. Par ailleurs, alors que la France risque de devoir payer des millions en amende du fait du contentieux européen sur la qualité de l'air, cette mesure concrète sera une preuve de bonne volonté qui pourrait lui éviter une coûteuse condamnation.

Cet amendement est issu de discussions avec le Réseau Action Climat.