

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT**N ° 2181**

présenté par

M. Viala, M. Door, M. Brochand et M. Therry

ARTICLE 30

À la première phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :

« notamment par l'accélération de la »

les mots : »

« en tenant compte des échéances de ».

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 France prenant la Présidence de l'Union européenne au 1er janvier 2022. Le rapport qui devra être établi sur la transition énergétique du secteur devra impérativement faire l'état des lieux de ces différentiels de fiscalité et des perspectives de convergence.

Par ailleurs, 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.

Aujourd'hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D'ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu'ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd'hui cinq à six fois le prix d'un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et sans compter le coût des bornes de recharge.

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 conclusions avant d'envisager une 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 proposé.