

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2665

présenté par
M. Fiévet

ARTICLE 30

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, sera envisagée une évolution de la fiscalité du gazole professionnel dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif d'accise sur le gazole applicable aux véhicules particuliers d'ici le 1^{er} janvier 2030. Cette évolution s'accompagne d'un soutien à la transition énergétique du secteur du transport routier.

« II. – À l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, en tenant compte des échéances de convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen, et du 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. Il sera également tenu compte du rapport issu des conclusions du groupe de travail initié par le ministère des transports sur le calendrier et les solutions de transition énergétique pour le transport routier de marchandises.

« III. – Dans l'hypothèse où les deux rapports mentionnés au II feraient apparaître que la transition énergétique du transport routier de marchandises ne peut être réalisée de manière significative avant la date mentionnée au I, du fait d'une offre de véhicules ou d'infrastructures suffisantes, dans des conditions économiquement soutenables et sans entamer la compétitivité des opérateurs de transport, le calendrier et l'échéance d'évolution de la fiscalité du gazole professionnel seront revus. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En l'état, il prévu la suppression du remboursement partiel de la TICPE que bénéficient actuellement les transporteurs, telle que le prévoit la directive Énergie de 2003.

L'importance des transporteurs de marchandises a été reconnue durant l'année 2020 et la crise sanitaire qui l'a composée. En France, ce sont près de 600 000 conducteurs qui chaque jour font fonctionner la chaîne logistique nationale, par l'approvisionnement de nos commerces, de nos villages, villes et métropoles du territoire.

Le transport routier de marchandises représente 6% du total des émissions de gaz à effet de serre en France, mais 89% du flux de marchandises. Pour autant, il est nécessaire de penser le transport de demain, grâce à des solutions décarbonées comme le BioGNV ou l'hydrogène.

Aujourd'hui, ces alternatives ne sont exploitées qu'à hauteur de 2% du parc roulant. Les besoins d'investissements étant colossaux (entre 7 et 20 milliards d'euros), en comparaison avec les investissements réels (1 milliard d'euro), la suppression du gazole dans le transport de marchandise parait donc difficile. De plus, l'ensemble des transporteurs européens bénéficieront eux toujours d'une taxation plus favorable créant une concurrence nouvelle.

C'est pourquoi, cet amendement vise inclure dans le dispositif actuel, une clause permettant aux acteurs du secteur d'établir un état des lieux en concertation avec le Gouvernement, pour évaluer l'adaptation des alternatives.