

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

---

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT****N ° 4595**

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, Mme Batho, Mme Forteza, Mme Gaillot, M. Julien-Laferrière,  
Mme Valérie Petit et M. Villani

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS 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, le montant : « 45,19 euros » est remplacé par le montant : « 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, le montant : « 47,19 euros » est remplacé par le montant : « 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 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 Energie (ou taxe carbone) sur le gazole.

Autrement dit, contrairement aux automobilistes, les camions à moteur diesel ne payent pratiquement pas les émissions de CO2 qu'ils génèrent par leur consommation de carburant. En 2019, ce cadeau fiscal 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 alors 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 Energie du gazole et ainsi à progressivement le mettre au même niveau de fiscalité que les automobilistes particuliers.

Les recettes dégagées pourront permettre d'entretenir le réseau existant et des aides pourront être adoptées pour accompagner les professionnels du secteur vers une reconversion, 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 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 d'une proposition de FNE.