

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 mars 2021

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 481

présenté par

M. Descoeur, M. Brun, Mme Beauvais, M. Bony, Mme Corneloup, M. Sermier, M. Vatin,  
 Mme Anthoine, M. Perrut, Mme Meunier, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Kuster, Mme Audibert,  
 Mme Porte, M. Menuel, Mme Boëlle, M. Jean-Pierre Vigier, M. Reiss, M. Jean-Claude Bouchet,  
 M. Ramadier, M. Viry et Mme Dalloz

-----

**ARTICLE 30**

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera envisagé 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<sup>er</sup> 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, notamment par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen et par une harmonisation européenne et un renforcement de la réglementation sociale du transport routier de marchandises, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillage en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules ou leur transformation ainsi que le calendrier et les solutions de transition énergétique pour le transport routier de marchandises.

« III. – Dans l'hypothèse où le rapport mentionné au II ferait 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, notamment, de l'absence d'offre de véhicules ou d'infrastructures suffisante, 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

Amendement de repli. 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 ».

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, fait d'augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

De nombreux Etats membres européens appliquent une fiscalité différenciée. L'Espagne applique, à titre d'illustration, le minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la 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, aussi bien dans leurs transports internationaux que 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 cela 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. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d'avitaillement suffisants.

Tel est le sens de l'amendement proposé.