

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2021 (n° 3360) (M. Laurent SAINT-MARTIN, rapporteur général) 2
- Présences en réunion 75

Mercredi

7 octobre 2020

Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 6

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Présidence de

M. Éric Woerth,
Président



La commission poursuit l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2021 (n° 3360) (M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général).

Article 13 (Suite)

M. le président Éric Woerth. Mes chers collègues, nous reprenons avec l'examen de l'article 13, pour lequel les amendements de suppression ont été rejetés ce matin.

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF1192 et I-CF1195 de M. Christophe Jerretie.

M. Christophe Jerretie. Nous n'allons pas refaire le débat que nous avons eu ce matin. Mes amendements tendent seulement à montrer qu'il est possible de baisser cette taxe facilement, en utilisant un outil existant.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable.

Les amendements I-CF1192 et I-CF1195 sont retirés.

La commission adopte l'article 13 sans modification.

Article 14 : Refonte des taxes sur les véhicules à moteur

La commission examine l'amendement I-CF688 de M. Dino Cinieri.

M. Dino Cinieri. Cet amendement a pour objectif d'ouvrir le débat sur la fiscalité écologique, dont l'article 14 illustre à merveille le caractère punitif, tout autant que les incohérences.

Certes, la hausse du malus CO₂ n'est guère une surprise, mais en cette période de crise sanitaire qui tourne à la crise économique, il aurait été bienvenu de laisser un peu souffler les conducteurs. À cela s'ajoute un paradoxe : le bonus, lui, est orienté à la baisse !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. L'article 14 est important, et il n'est pas simple. Certains collègues, comme M. Dino Cinieri, considèrent qu'il est trop pénalisant pour la filière automobile, alors que d'autres veulent aller encore plus loin dans la transition vers les véhicules propres et le système des bonus-malus.

Si vous voulez le fond de ma pensée, cet article va déjà loin et il ne serait pas raisonnable d'aller plus loin en aggravant le malus. En même temps, nous devons être cohérents avec nos ambitions en matière de transition écologique, notamment vis-à-vis de la filière automobile, avec laquelle le Gouvernement a mené une longue concertation. Nous essayons de respecter au mieux les propositions de la Convention citoyenne pour le climat, en tenant compte des réalités économiques et sociales. L'article 14 me paraît équilibré, même si je concède qu'il demande à la filière automobile un effort de transition important.

Nous veillerons à accompagner cette filière – je ne reviens pas sur le plan automobile et sur les aides d'État, notamment celles contenues dans le plan de relance. Les mesures prévues

dans cet article ont déjà fait la preuve de leur efficacité : elles sont de nature à orienter les Français vers des véhicules moins polluants.

Je préfère les outils que sont le bonus et le malus, que je trouve plutôt bien pensés et qui correspondent au principe pollueur-payeur, aux autres types de taxation sur les véhicules, notamment la taxation au poids, que je trouve moins pertinente et qui possède certains effets pervers qui doivent être finement appréciés. Nous avons un dispositif qui fonctionne : il s'agit à présent de donner un coup d'accélérateur. L'article 14 est ambitieux, parce qu'il est nécessaire de décarboner notre économie et nos automobiles. Mais il importe aussi de veiller à la bonne santé de la filière automobile, qui est fragile et qui a encore été fragilisée par la crise. Nous devons la soutenir et c'est ce que nous faisons, avec toutes les autres mesures publiques prises en parallèle.

Mme Claudia Rouaux. Je souscris totalement aux propos du rapporteur. Les parcs de véhicules sont pleins et il faut accompagner le secteur automobile dans cette transition de plus grande ampleur. Il ne faut pas le pénaliser, alors qu'il subit une crise qui peut être très préjudiciable pour l'avenir.

M. Daniel Labaronne. Le rapporteur a raison quand il dit que cet article va déjà loin. Nous sommes typiquement, ici, dans une logique de sur-transposition des règles européennes : il faut en avoir conscience. On nous demande, en deux ans, de diminuer de 15 grammes les gaz à effet de serre et les émissions de carbone, alors que l'Union européenne avait fixé un objectif de 5 grammes sur trois ans. Nous faisons donc un effort plus important, avec l'ambition légitime de montrer la voie. N'allons pas trop loin et n'ajoutons pas du malus à du malus – je pense notamment au malus lié au poids des véhicules.

Mme Bénédicte Peyrol. Ces articles ont le mérite de faire un peu de nettoyage et d'harmoniser les taxes existantes – taxe sur les véhicules de société, bonus-malus, etc. Cette harmonisation est nécessaire : notre fiscalité écologique et environnementale est tellement éparpillée, elle utilise des outils tellement différents qu'il est très difficile pour le consommateur de comprendre ce qu'est un bon comportement.

Cet article entend aussi rééquilibrer la taxation à l'immatriculation, au moment de l'achat, car la fiscalité actuelle a tendance à faire de nous les prisonniers énergétiques de notre véhicule.

M. Charles de Courson. Je ferai deux remarques. Premièrement, on a besoin de stabilité : une fois que tout cela aura été voté, il ne faudra plus rien changer pendant plusieurs années. Deuxièmement, je regrette le défaut d'articulation avec les dispositifs existant dans les autres pays de l'Union européenne. Il existe une directive, mais elle est très souple : il n'y a donc pas de problème d'eurocompatibilité. Mais la difficulté, c'est que l'industrie automobile est largement intégrée à l'échelle européenne et que les différents pays n'ont pas leur production automobile nationale. De mon point de vue, il aurait fallu, dans l'étude d'impact, mesurer les éventuels effets de ces mesures à l'échelle européenne. Peut-être le rapporteur général pourra-t-il nous dire comment ces dispositions s'articulent avec celles de nos voisins ?

La commission rejette l'amendement I-CF688.

La commission examine l'amendement I-CF787 de M. Dino Ciniéri.

M. Dino Cinieri. Cet amendement a pour objectif d'aligner le régime applicable au calcul de la taxe sur les véhicules de société (TVS) sur le principe défini par le décret n° 2019-737 du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants, concernant les véhicules flex-fuel d'origine fonctionnant au superéthanol E85.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La question que vous posez est légitime mais nous avons déjà eu ce débat avec Julien Dive lors de l'examen du troisième projet de loi de finances rectificative pour 2020. Je rappelle que si le superéthanol E85 n'est pas inclus dans le dispositif, c'est parce que les véhicules qui fonctionnent au E85 bénéficient déjà de nombreux avantages : le prix du carburant est très inférieur et la TVA est récupérable à 80 % pour les professionnels.

Votre dispositif reviendrait à exonérer totalement de TVS un grand nombre de véhicules alors que le bilan environnemental du E85 est moins bon que celui du biogaz ou de l'électricité. Je rappelle que le E85 est partiellement composé de carburants fossiles. Votre amendement ne correspond pas à la philosophie de l'article 14. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF787.

La commission examine les amendements I-CF1466 et I-CF1465 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'amendement I-CF1466 vise à encourager le développement de véhicules fonctionnant à l'hydrogène en avançant à 2021, au lieu de 2022, l'exonération des véhicules hybrides à hydrogène de la composante CO₂ de la taxe sur les véhicules des sociétés.

L'amendement I-CF1465 a le même objet et concerne les véhicules à hydrogène – l'amendement précédent concernait les véhicules hybride à hydrogène.

Suivant l'avis favorable du rapporteur général, la commission adopte successivement les amendements I-CF1466 (amendement 1131) et I-CF1465 (amendement 1132).

La commission examine l'amendement I-CF1310 de Mme Valérie Rabault.

Mme Christine Pires Beaune. Cet article propose un lissage du barème de la TVS. Cette taxe repose sur deux composantes : les émissions de CO₂, d'une part, avec un barème de neuf tranches, et le type de carburant ainsi que l'année de première immatriculation, d'autre part. La TVS rapporte 830 millions d'euros par an, qui sont affectés à la branche famille de la sécurité sociale.

Nous proposons, comme le recommande la Convention citoyenne pour le climat, d'ajouter une troisième composante, le poids du véhicule, car les véhicules plus légers émettent moins de CO₂. Une telle disposition serait un levier de décarbonation du parc automobile. Nous proposons d'aligner le barème de cette composante sur celui du malus, pour ne pas complexifier les choses.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je peux comprendre la tentation de la taxation au poids, car elle paraît simple et est facile à comprendre – on a tout de suite en tête des SUV et des 4x4 thermiques. Mais il se trouve que la réalité est plus complexe. Pour ne prendre qu'un exemple, la 3008 hybride est plus lourde que la 3008 classique... Le poids des

batteries est donc à prendre en compte. Je crois que la taxation au poids n'est pas une mesure efficace.

Je suis très favorable au bonus-malus sur les émissions, qui est au cœur de cet article, et je ne m'oppose pas à ce que l'on aille encore plus loin sur certains aspects, comme nous venons de le faire en adoptant les amendements défendus par M. Jean-Marc Zulesi. Mais le malus au poids est vraiment une fausse bonne idée : nous allons manquer notre cible et embêter la filière automobile, qui n'a pas besoin de cela. Cet outil me semble inefficace, car trop imprécis. Avis défavorable.

M. le président Éric Woerth. Comme le rapporteur général, je pense que l'introduction d'un malus au poids serait une grosse erreur. D'abord, cela se cumulerait avec l'autre malus : certains véhicules seraient donc doublement taxés, à la fois pour leurs émissions en CO₂ et pour leur poids – alors que les deux sont liés. Par ailleurs, cela pourrait limiter la commercialisation de certains véhicules neufs, alors que nous devons tout faire pour l'encourager, car les véhicules neufs, d'une manière générale, rejettent moins de CO₂ que les ceux du parc ancien. J'ajoute qu'on pourrait aboutir à cette situation contradictoire, où un véhicule ferait à la fois l'objet d'une prime à la conversion et d'un malus au poids...

M. Charles de Courson. Il faut revenir à notre objectif, qui est de réduire les émissions de gaz à effet de serre : il faut donc taxer les véhicules qui émettent le plus. Il est vrai que ce sont parfois les véhicules les plus lourds, mais ce n'est pas toujours le cas. Un moteur à hydrogène, par exemple, est beaucoup plus lourd qu'un moteur à essence ou à gazole. Or il faut favoriser le moteur à hydrogène. Cette taxation au poids est donc, pour moi, une fausse bonne idée.

M. Bruno Duvergé. Je suis d'accord avec le rapporteur général. Je crois qu'on commet une erreur à chaque fois que l'on essaie d'influer sur les aspects techniques et technologiques. Rappelez-vous : on avait décidé de supprimer tous les moteurs thermiques d'ici 2040 et c'était une fausse bonne idée, puisqu'on a aujourd'hui des moteurs thermiques qui tournent à l'hydrogène ou au biogaz... À chaque fois que l'on fixe une règle relative à la technologie, on se trompe : tenons-nous en à notre objectif.

Mme Christine Pires Beaune. Je vais retirer cet amendement, mais je veux dire à M. Woerth que nous ne voulions pas introduire une taxe supplémentaire : nous voulions seulement ajouter une composante à la taxation existante. Nous aurions eu trois composantes, au lieu de deux.

L'amendement I-CF1310 est retiré.

La commission examine les amendements identiques I-CF485 de Mme Lise Magnier, I-CF1048 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1189 de M. Charles de Courson.

Mme Lise Magnier. Le présent amendement vise à corriger l'emplacement des mots « superéthanol E85 » dans l'alinéa 115 en le plaçant parmi les énergies alternatives que sont le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié, et non avec l'essence.

Surtout, il vise à aligner le régime applicable au calcul de la TVS sur celui applicable au système de primes à la conversion et au calcul du malus concernant les véhicules flex-fuel d'origine fonctionnant au superéthanol E85.

C'est une mesure de cohérence. Aujourd'hui, pour une même voiture flex-fuel E85 d'origine émettant 150 grammes de CO₂ par kilomètre au pot d'échappement, différents niveaux de CO₂ sont pris en compte pour le calcul des taxes basées sur le CO₂. Pour le calcul du malus, cette voiture ressort à 90 grammes de CO₂ par kilomètre après abattement de 40 %. Pour le système de prime à la conversion, elle ressort également, depuis juillet 2019, à 90 grammes de CO₂ par kilomètre après abattement de 40 %. En revanche, pour le calcul de la TVS, elle ressort à 150 grammes de CO₂ par kilomètre. Ne pas appliquer cet abattement de 40 % pour la TVS, c'est nier aux sociétés les importantes réductions d'émissions de gaz à effet de serre permises par ce carburant sur l'ensemble de son cycle de vie. Nous proposons donc d'appliquer également cet abattement à la TVS.

Mme Véronique Louwagie. Il importe de maintenir une certaine cohérence entre les différents dispositifs : tel est l'objet de cet amendement, qui vise à aligner le régime applicable au calcul de la TVS sur celui qui s'applique au calcul de la prime à la conversion. Nous proposons de limiter l'exonération de TVS aux trois premières années du véhicule. Il faut absolument soutenir la filière automobile, et ce n'est pas ce que fait l'article 14.

M. Charles de Courson. Il me semble qu'il y a une erreur dans la rédaction de l'alinéa 115, puisque le superéthanol E85, qui est composé à près de 90 % d'énergies renouvelables, est classé avec l'essence, et non parmi les énergies alternatives que sont le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié. Il y a là un problème de cohérence.

Monsieur le rapporteur général, l'adoption des amendements I-CF1466 et I-CF1465 ne résout-elle pas en partie le problème soulevé par nos amendements ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'émettrai le même avis que sur l'amendement I-CF787 de M. Dino Cinieri. Le superéthanol E85 est moins vertueux pour l'environnement que le biogaz, notamment en matière de particules fines. L'idée d'aligner le calcul de la TVS sur celui de la prime à la conversion ne tient pas, car ce n'est pas du tout le même sujet.

Je répète par ailleurs que le superéthanol E85 a une fiscalité qui lui est propre et qui est très favorable.

M. Bruno Duvergé. Monsieur le rapporteur général, pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous considérez que le superéthanol E85 est moins vertueux que le gaz naturel ?

M. Charles de Courson. Monsieur le rapporteur général, je crois qu'il y a une confusion entre le bilan « du puits à la roue » et le raisonnement sur le seul moteur. Vous avez raison si vous raisonnez seulement sur le moteur, mais il faut raisonner sur l'ensemble du cycle. Le E85 est composé à plus de 85 % d'énergies renouvelables, ce qui n'est pas le cas du gaz naturel.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le rapporteur général, vous appelez sans cesse à la simplification et à l'harmonisation : c'est précisément l'objectif de notre amendement.

Mme Lise Magnier. Nous proposons seulement d'appliquer une fiscalité cohérente sur le superéthanol E85. Comment justifier que le même véhicule bénéficie d'un abattement de 40 % s'il appartient à un particulier et qu'il n'en bénéficie pas s'il est utilisé par une société ? Notre amendement vise à rétablir une cohérence fiscale entre le particulier et l'entreprise.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Monsieur Duvergé, vous conviendrez que le superéthanol E85 contient des énergies fossiles. Ce qui est exclu dans le dispositif, c'est le flex-fuel. Il n'est pas prévu que le E85 seul soit exclu du dispositif. Il y a quand même une différence entre le biogaz naturel et le E85, vous en conviendrez.

M. Bruno Duvergé. Le gaz naturel est un gaz fossile. Le E85 a certes 15 % de pétrole fossile, mais aussi 85 % de biocarburant à cycle carbone neutre. Je pense que ce que vous voulez dire, c'est qu'un véhicule qui roule à l'E85 peut aussi fonctionner à l'essence ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Non.

M. Bruno Duvergé. Dans ce cas, je ne comprends pas pourquoi on pénalise davantage le E85 que le gaz naturel.

M. Charles de Courson. L'article dit : « soit, d'une part, le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié et, d'autre part, l'essence ou le superéthanol E85 ». Cela veut dire qu'un véhicule qui fonctionnerait à la fois au superéthanol E85 et à l'essence ne serait pas éligible. Si vous mettez le superéthanol E85 du côté du gaz naturel et du gaz de pétrole liquéfié, une voiture hybride fonctionnant au superéthanol E85 et à l'essence serait éligible au dispositif. Voilà pourquoi nous voudrions faire basculer le superéthanol E85 dans la première partie de l'alinéa. Sinon, vous ne prenez pas en compte les voitures qui fonctionnent au superéthanol E85 et à l'essence – or il y en a.

La commission rejette les amendements identiques I-CF485, I-CF1048 et I-CF1189.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement I-CF1468 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et les amendements identiques I-CF1149 de M. Éric Coquerel et I-CF1416 de Mme Émilie Cariou.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Pour répondre à M. Duvergé, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, ce ne sont pas les moteurs thermiques que nous avons interdits à l'horizon 2040, mais les énergies fossiles : nous n'avons pas légiféré sur la technologie elle-même.

Je sais que le débat sur le malus poids a déjà eu lieu, mais cet amendement d'appel propose de ne l'appliquer qu'aux véhicules de plus de 1 700 kg, ce qui exclurait la 3008 hybride. Nous proposons une exonération pour les véhicules électriques et hybrides, ainsi que pour les familles nombreuses. Cette disposition entrerait en vigueur en 2022.

Mme Sabine Rubin. Nous proposons également de créer une taxe additionnelle, qui serait assise sur le poids des véhicules, juridiquement distinct du malus automobile, défini par l'article 1011 *bis* du code général des impôts. Un abattement s'appliquerait pour les familles nombreuses.

Vous ne pensez pas, monsieur le rapporteur général, que la prise en compte du poids des véhicules est une mesure efficace. La 3008 hybride est certes plus lourde que la 3008 classique, mais il y a tout de même, en général, une corrélation entre le poids d'un véhicule et ses émissions de CO₂, quelle que soit l'énergie utilisée.

Notre amendement suit les recommandations de la Convention citoyenne pour le climat, sur la base d'une rédaction suggérée par le Réseau Action Climat (RAC). J'ajoute que

le bonus-malus a en priorité un impact sur ceux qui ne peuvent pas changer de voiture : revoir la fiscalité est donc aussi une question d'équité.

Mme Émilie Cariou. Nous déplorons nous aussi que, contrairement à l'engagement pris par le Président de la République, le projet de loi de finances pour 2021 ne propose pas de composante fiscale assise sur le poids des véhicules. Cet amendement propose de le faire, avec une modulation pour les usages familiaux.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Madame Rubin, il est vrai que la 3008 hybride est plus lourde que la 3008 classique – c'est d'ailleurs l'exemple que j'avais pris – mais vous avez dit qu'elle émettait davantage, ce qui n'est justement pas le cas. Et c'est la raison pour laquelle je ne suis pas favorable à ces amendements. Il n'y a pas toujours de corrélation entre le poids d'un véhicule et le volume de ses émissions. Il est vrai que c'est souvent le cas, mais pas tout le temps. Or, en matière de fiscalité écologique, il faut être précis.

M. le président Éric Woerth. L'instauration d'un malus sur le poids aurait des conséquences immédiates sur l'industrie automobile française. Si on applique à la fois le malus CO₂ et le malus lié au poids, ce sont 88 % des véhicules produits en France qui seront touchés par des malus. On ne change pas si facilement le poids d'un véhicule : sur cette question, nous sommes pieds et poings liés. Qu'il faille produire des véhicules moins carbonés, cela va de soi. Mais ne fixons pas des objectifs impossibles à atteindre pour l'industrie française. Il faut raison garder.

M. Christophe Jerretie. Je suis d'accord avec le rapporteur général et le président. L'industrie automobile étant fragilisée, il convient effectivement d'être tempéré en matière de fiscalité. Deuxièmement, la fiscalité doit être simple, claire et lisible. Or, plus nous ajouterons de dispositions, moins elle le sera. La fiscalité touchant les voitures est déjà très peu lisible pour nos concitoyens, alors que c'est une question sensible pour eux. Je rappelle, enfin, que la Convention citoyenne devait faire des propositions nouvelles, et non ressortir celles qui ont provoqué la colère des gilets jaunes.

Les amendements proposés ne vont pas dans le bon sens et le groupe du Mouvement démocrate et Démocrates apparentés y est totalement opposé.

Mme Sabine Rubin. Je voulais dire, monsieur le rapporteur, que la 3008 hybride est une exception et qu'une exception ne peut pas servir de base pour établir une règle fiscale. Par ailleurs, ces amendements seraient une manière d'orienter le secteur automobile vers la production de voitures moins lourdes, et donc moins émettrices de CO₂.

M. le président Éric Woerth. Le secteur de l'automobile, madame Rubin, n'a pas besoin d'être orienté par des amendements de cette nature. Il a à peu près compris qu'il fallait qu'il transforme sa façon de produire des voitures et qu'il produise des voitures propres. Et je crois, honnêtement, qu'il se transforme beaucoup plus vite que d'autres secteurs. Il est normal qu'il faille un peu de temps pour équilibrer les données économiques et d'emploi, d'une part, et les données écologiques, d'autre part.

M. Frédéric Barbier. Monsieur le président, je siége à la commission des affaires étrangères, mais je m'invite dans votre commission, car j'ai dans ma circonscription le site de Sochaux, qui produit 2 200 voitures chaque jour. J'aurais plaisir à accueillir les députés qui pensent que l'instauration d'une taxe sur le poids des véhicules peut orienter la production vers des véhicules émettant moins de CO₂. Certains modèles, notamment hybrides, sont plus lourds

et émettent moins de CO₂, cela a été dit. La création d'une taxe sur le poids des véhicules serait un très mauvais message pour les constructeurs et elle tuerait l'emploi.

La commission rejette successivement l'amendement I-CF1468 et les amendements identiques I-CF1149 et I-CF1416.

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF1370 de M. Éric Woerth, I-CF790, I-CF792 et I-CF793 de M. Dino Cinieri, I-CF681 de Mme Véronique Louwagie, I-CF600 de M. Fabrice Brun, les amendements identiques I-CF794 de M. Dino Cinieri, I-CF602 de M. Fabrice Brun, I-CF628 de Mme Patricia Lemoine, I-CF672 de Mme Véronique Louwagie et I-CF727 de M. Charles de Courson, l'amendement I-CF791 de M. Dino Cinieri, ainsi que les amendements identiques I-CF627 de Mme Patricia Lemoine, I-CF671 de Mme Véronique Louwagie et I-CF726 de M. Charles de Courson et l'amendement I-CF601 de M. Fabrice Brun.

M. le président Éric Woerth. Il faut se méfier des trajectoires, en voiture comme en loi de finances. La trajectoire prévue pour le malus est extrêmement lourde, puisqu'elle prévoit 15 grammes de plus en deux ans. L'amendement I-CF1370, que je défends au nom du groupe Les Républicains, propose d'en rester au niveau d'émission de 2020 pour les années 2021 et 2022.

Le nombre de véhicules concernés par l'augmentation du niveau d'émissions est considérable : tous les véhicules de gamme moyenne seront désormais touchés. L'achat d'une Clio IV essence ou d'une Peugeot 308 gazole, qui n'occasionnait aucun malus en 2020, donnerait lieu à un malus de 150 euros en 2021 et de 310 euros en 2022. Cette mesure est un vrai frein au changement de véhicule et à l'achat de véhicules neufs ; elle entre par ailleurs en contradiction avec le versement de primes à la conversion. Enfin, les recettes du malus sont beaucoup plus importantes que les dépenses occasionnées par le bonus : le malus représentera un milliard d'euros de recettes si les ventes reprennent, ce qui est considérable, alors que le bonus représente seulement 300 à 500 millions d'euros. Le malus devient ainsi un simple outil budgétaire, alors que ce n'est pas sa vocation.

M. Dino Cinieri. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps mes amendements I-CF790, I-CF792 et I-CF793.

Sans remettre en question un système fondé sur la taxation des véhicules plus polluants, il nous appartient de nous assurer de son acceptabilité par les Français, condition essentielle de son efficacité. C'est l'objectif de ces amendements, qui limitent le malus à un pourcentage du prix d'acquisition du véhicule.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF681 est un amendement de repli, par rapport à l'amendement I-CF1370. Il ne paraît pas opportun d'augmenter les impôts, et nos collègues de la majorité le répètent depuis le début de l'examen de ce projet de loi de finances. Or c'est bien ce que fait l'article 14, puisqu'il va taxer les personnes qui acquièrent un véhicule.

Cet amendement propose de limiter à 30 % du prix TTC du véhicule le montant maximum de malus. En ajoutant la TVA, qui est de 20 %, l'ensemble des taxes atteindra 50 %, ce qui est déjà énorme. Si l'article 14 s'applique dans sa rédaction actuelle, le montant global de la fiscalité pourra atteindre 70 %.

M. Fabrice Brun. Monsieur le président, je salue votre clairvoyance. Une fois de plus, l'État joue effectivement au pompier pyromane : d'un côté, on institue un malus sur des petits véhicules, ce qui freine le changement, de l'autre, on donne une prime à la conversion. Il faut revenir à plus de simplicité et de lisibilité et voter la trajectoire proposée par Éric Woerth.

Si vous le voulez bien, monsieur le président je défendrai en même temps les amendements I-CF600 et I-CF602. Ils ne remettent pas en cause la taxation des véhicules les plus polluants, ni la nécessité de décarboner et de partager davantage la voiture. Mais je ne fais pas partie de ceux qui veulent la peau de la voiture, car dans mon territoire, comme pour 80 % des Français, elle reste un outil majeur de la mobilité. Je ne veux pas non plus la peau de cette filière d'excellence industrielle qu'est la filière automobile française : elle a fait des efforts considérables en matière technologique et de transition écologique et elle continue d'en faire. Elle est aujourd'hui en grande difficulté et elle fait partie des filières qui ont été les plus fortement touchées par la crise que nous traversons. C'est l'emploi qui est aussi en jeu, et tous nos amendements iront dans le sens d'un plafonnement du malus.

M. Dino Ciniéri. Il faut rappeler qu'en 2020, le malus a connu le plus fort durcissement de son histoire, avec des montants qui ont augmenté dans toutes les tranches et pour toutes les gammes de véhicules, y compris les plus populaires.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF672 va dans le même sens que celui que je viens de présenter : il tend à limiter les tarifs de malus à 30 % du prix d'acquisition du véhicule.

M. Charles de Courson. Monsieur le rapporteur général, avez-vous réfléchi à la manière dont nos compatriotes vont s'adapter à ce nouveau barème, qui est excessif ? Ils vont tout simplement contourner votre dispositif, en louant, ou en achetant, des voitures à l'étranger. Du reste, ceux qui vivent non loin du Luxembourg et de la Belgique le font déjà, parce que la TVA est beaucoup plus faible au Luxembourg, mais aussi parce que tous les constructeurs vendent leurs voitures à l'étranger 10 % moins cher hors taxe que sur le marché national. Vous allez assister à une explosion de la location internationale, qui se développe déjà. La directive communautaire est extrêmement souple, puisqu'elle laisse à chaque État la liberté de fixer le montant des malus. Il importe donc de plafonner le malus à 30 % du prix du véhicule : tel est l'objet de mon amendement I-CF727.

M. le président Éric Woerth. Un taux de 50 %, c'est confiscatoire.

M. Dino Ciniéri. Sans remettre en question un système fondé sur la taxation des véhicules les plus polluants, il nous appartient de nous assurer de son acceptabilité par les Français.

Mme Patricia Lemoine. L'amendement de repli I-CF627 vise à limiter le malus à 40 % du prix d'acquisition du véhicule, au lieu de 30 %.

Mme Véronique Louwagie. C'est également l'objectif de l'amendement I-CF671. Avec la TVA, cela aboutit à une fiscalité de 60 % lors de l'acquisition, ce qui est énorme.

M. Charles de Courson. L'amendement I-CF726 limite aussi le malus à 40 % du prix du véhicule acheté, mais, franchement, 30 % est un taux raisonnable. Pour la Ford Mustang V8, qui vaut à peu près 48 000 euros, la taxation représente 24 000 euros supplémentaires. C'est

énorme ! Si le malus est limité à 30 %, il s'élève déjà à près de 15 000 euros, ce qui est considérable.

Faisons attention : à force d'être excessif, les gens s'adaptent. Comment les Français contourneront-ils ce dispositif ?

M. Fabrice Brun. En 2020, le malus a connu le plus fort durcissement de son histoire. L'amendement I-CF601 vise à atténuer cette trajectoire ou, du moins, à plafonner son évolution.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Rappelons en préambule que, dans la fiscalité écologique, l'État paie davantage qu'il ne reçoit. Avec les bonus et les primes à la conversion, 1,1 milliard d'euros de dépenses ont été exécutés en 2019 ; les malus représentent un peu moins de 500 millions d'euros de recettes, soit un delta d'environ 650 millions d'euros, qui est un coût pour la collectivité. Ne laissons donc pas penser que l'État perçoit des recettes. C'est bien un effort financier de la collectivité, pour la transition vers des véhicules propres : un choix politique est fait.

Deuxième élément : avec l'article 14 et l'ensemble du plan de relance, le Gouvernement et cette majorité veulent faire converger deux objectifs difficiles à mener de front : la décarbonation de l'industrie automobile, donc de l'usage des véhicules automobiles ; et la préservation des filières automobiles, une industrie que nous voulons non seulement conserver, préserver mais faire croître, par les marchés de demain que sont les véhicules propres. Ce chemin de crête n'est pas facile, il est vrai. Je comprends que l'on puisse en contester certains aspects.

J'ai moi-même dit, de façon pudique, que cela allait loin. Vous l'aurez compris, l'exigence demandée à l'industrie automobile n'est pas facile. Nous l'assumons pourtant, et voulons la faire appliquer en l'état.

Dans le détail, il faut regarder la réalité des émissions, et quels sont les véhicules et constructeurs concernés. J'entends, surtout sur les bancs de la droite, qu'il nous faut faire attention à la filière automobile. C'est bien légitime.

Parmi les dix premiers véhicules les plus vendus en France en 2019 figurent la Peugeot 208, la Citroën C3, la Renault Clio IV, la Peugeot 3008 II, la Dacia Sandero, le Renault Captur, la Peugeot 2008, la Peugeot 308, la Renault Clio et la Renault Twingo. Chacun les visualise bien : on les voit partout. À partir de 2021, aucun malus ne sera supérieur à 200 euros sur ces dix modèles ; à partir de 2022, aucun ne sera supérieur à 360 euros. Je ne dis pas que c'est rien, mais, si l'on revient au pourcentage du prix d'achat – j'anticipe vos amendements sur la diminution du pourcentage –, on est très loin des dizaines de pour cent que vous mentionnez.

La Peugeot 208, par exemple, premier modèle vendu, n'est frappée d'aucun malus. Même chose pour la Citroën C3 III. Dans la liste que j'ai citée, les acquéreurs de la Peugeot 3008 II devraient payer le malus le plus élevé, soit 190 euros en 2021. C'est un pourcentage très faible du prix d'acquisition.

Ces exemples permettent de relativiser l'importance du malus sur les véhicules dits populaires, qui sont beaucoup achetés par nos concitoyens. Les pourcentages de malus sont modérés, et c'est heureux.

Revenons aux véhicules qui ont un rapport élevé de malus par rapport à leur prix d'acquisition. Une petite frange de véhicules – petites Porsche, certains Range Rover – émettent

beaucoup de CO₂, alors que leur prix d'acquisition, toutes choses égales par ailleurs, n'est pas si élevé. Le taux peut alors atteindre 40 ou 50 % – car le dénominateur, le prix, est peu élevé – et peut être appréhendé comme confiscatoire. Aucun constructeur français n'est concerné par cette catégorie de véhicules très puissants, très polluants, mais moins chers que d'autres à l'achat. Ils sont toutefois très minoritaires et, surtout, ne concernent pas la vie quotidienne de la quasi-totalité de nos concitoyens, qui roulent avec des véhicules plus ordinaires. Ceux-ci sont touchés par de petits montants de malus, quand ils doivent en acquitter. Je rappelle également que de nombreux véhicules ne sont pas malussés, car ils sont en deçà du plancher.

Enfin, Charles de Courson a posé une question intéressante sur la location. Le malus ne se paie pas à l'achat mais à la première immatriculation en France. Pour ce qui concerne le *leasing* ou la location longue ou courte durée, les entreprises répercuteront naturellement les malus sur leurs prix de location. Je ne crois donc guère au contournement du malus par la location.

Pour résumer, quand les véhicules sont polluants, les propriétaires doivent acquitter un malus, qui est proportionnellement faible pour la très grande majorité des véhicules. Les malus ne sont élevés que parce que les véhicules sont fortement polluants : c'est le principe du pollueur payeur, que l'article assume. La location ne peut être un moyen de contournement parce que le malus sera répercuté dans les prix à la consommation, donc à la location.

Avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

M. le président Éric Woerth. En 2022, les recettes provenant du malus seront supérieures à la somme des dépenses de la prime de conversion et du bonus. Le sujet c'est l'équilibre entre bonus, prime à la conversion, et malus, pour lesquels il y avait d'ailleurs un compte d'affectation spéciale.

J'ai bien compris que le plafond du malus à 40 ou 50 % du prix d'acquisition – totalement confiscatoire – revient à interdire certains véhicules. Qui plus est, ne s'agit-il pas d'un plafond qui s'appliquera sur le prix toutes taxes comprises (TTC), le rendant encore plus élevé ?

Par ailleurs, 200 ou 300 euros peuvent sembler une somme faible lors de l'acquisition d'un véhicule, mais c'est tout de même une augmentation d'impôt, de prélèvement obligatoire, à un moment important, celui de l'achat d'une voiture – quelle que soit la façon dont vous l'achetez, avec ou sans crédit, l'achat d'une voiture est toujours un moment important.

Enfin, les véhicules qui ne sont pas concernés par le malus sont essentiellement les petites voitures et très peu les grosses voitures familiales. Ces modèles, de niveau moyen – je ne parle pas de la grosse voiture familiale luxueuse – seront fortement malussés. Or ce sont en général des modèles produits en France – nous avons évoqué Sochaux.

Augmenter le malus de cette manière est une erreur. Cela dessine une trajectoire qui n'est pas compatible avec les impératifs économiques que vous vous donnez.

Mme Véronique Louwagie. Deux catégories de véhicules sont touchées. La première inclut les modèles qui ne sont pas très malussés – M. le rapporteur général les a rappelés. Il n'en demeure pas moins que le malus représente une augmentation de leur prix : 300 euros supplémentaires, ce n'est pas rien pour l'achat d'un véhicule.

À l'article 13, on augmentait les factures d'électricité pour certains de nos concitoyens. Certes, ce n'est pas pareil, mais les mêmes personnes peuvent être concernées. Certains n'ont pas d'autres moyens de se déplacer que d'avoir un véhicule : c'est une dépense obligatoire.

La seconde catégorie de véhicules regroupe les grosses cylindrées, avec des malus élevés. J'irai plus loin que M. le président : si ces véhicules sont polluants au point d'être néfastes, il faut les interdire. Nous devons le dire directement aux Français et avoir le courage de nos actes, jusqu'au bout.

Mme Émilie Bonnard. M. le rapporteur général semble dire que les acquéreurs peuvent choisir une autre voiture. Dans les territoires de montagne, où il y a encore de la neige en hiver et où les conditions sont difficiles, le moyen de déplacement le plus sûr est le 4x4. Celui de Dacia, le Duster, est soumis à un malus élevé.

Vous pénalisez ainsi toute une partie de la population, notamment les habitants des zones de montagne. Je ne dis pas que nous avons tous des 4x4, mais c'est le cas de nombreux Savoyards, qui n'ont pas de gros pick-up, mais des Dacia Duster, dont le prix reste raisonnable. En montagne, nous avons besoin de ces véhicules. Leur appliquer des malus très élevés est aussi une façon de stigmatiser certains territoires.

M. Charles de Courson. Connaissez-vous la proportion de location longue durée, de *leasing*, de location-vente ? On est à 20 ou 30 % du marché. Rien n'empêche ces entreprises de faire de la location à partir de l'étranger, où elles ne paieront pas de malus.

Je me tue à vous le dire : comme toujours, on raisonne franco-français, sans ouvrir les yeux sur ce qui se passe autour de nous. Or vous m'avez confirmé que ni bonus ni malus ne s'appliqueront à ces véhicules.

M. Fabrice Brun. La voiture et tout ce qui roule dans ce pays paient plus de 17 milliards d'euros de TICPE sur les carburants, qui alimentent allégrement le budget général de l'État. Ce chiffre peut être mis en parallèle avec le différentiel de 650 millions d'euros entre les sommes récoltées par le malus et dépensées pour le bonus. L'État fait ses choux gras de nos véhicules et de tout ce qui roule dans ce pays.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. M. le président le sait mieux que quiconque, la fiscalité a trois objectifs : la redistribution, le financement des services publics et l'incitation à la consommation ou au comportement. Par définition, l'évolution du comportement de consommation des acquéreurs déterminera si les recettes de l'État excéderont ses dépenses. Le principe d'une fiscalité incitative est que l'État n'a pas plus de recettes, puisqu'un changement de comportement d'achat doit s'opérer avec cette fiscalité ; sinon, cette fiscalité n'a aucun intérêt. Ce n'est absolument pas un enjeu budgétaire du point de vue de l'État.

Madame Bonnard, j'entends votre propos sur les réalités de territoire. La filière évolue pourtant : un Dacia Duster hybride va sortir prochainement. C'est un cas d'école d'un véhicule de montagne non malussé. D'autres Dacia, je vous l'accorde, sont faiblement malussés.

Mme Émilie Bonnard. Ils ne sont pas au même prix !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Sans aller jusqu'à parler d'une fonction linéaire, les véhicules qui sortent des usines, et doivent correspondre à tous types d'usage, sont de moins en moins malussés, voire non malussés.

S'agissant des familles nombreuses, pénalisées par les émissions, cette problématique importante avait bien été anticipée lors de l'introduction du malus automobile. Nous avons prévu de retirer 20 grammes par enfant au barème, dès le troisième enfant. Ce principe, toujours en vigueur, diminue le malus pour les familles nombreuses.

L'outil est plutôt juste, cohérent. Sa finalité est non pas de pénaliser la filière automobile, mais de pousser la consommation vers des véhicules plus propres que la filière déploie, développe et a déjà anticipés dans ses laboratoires de recherche et développement. L'exemple du véhicule cité par Mme Bonnard en est une preuve.

M. François Jolivet. Je suis d'accord avec 95 % de votre explication, monsieur le rapporteur général. Le Dacia Duster est le seul véhicule familial qui a un prix très modeste. Avec le malus, certains ménages ne pourront plus jamais acheter de voitures neuves de ce type et de ce gabarit. Il faut en être conscient en prenant cette décision. Le Duster hybride neuf coûte 8 000 euros de plus que l'ancien modèle, qui valait 12 000 euros. À ce niveau de prix, sur le marché, vous ne trouverez pas un véhicule familial, qui corresponde à une utilisation à la campagne.

Je comprends donc l'orientation du Gouvernement, et la partage à 95 %, mais il faut savoir qu'en prenant cette décision, certains de ceux qui habitent dans nos territoires ne pourront plus acheter un véhicule neuf qui corresponde à leurs attentes.

M. le président Éric Woerth. S'agissant des familles, une réduction de 20 grammes par enfant s'applique au malus, à partir du troisième enfant, mais si le ménage compte deux enfants, cela fait zéro réduction. L'effet de seuil est gigantesque. On pourrait prévoir un dispositif dès le deuxième enfant, car une famille peut aussi transporter des valises...

La commission rejette successivement les amendements I-CF1370, I-CF790, I-CF792, I-CF793, I-CF681, I-CF600, les amendements identiques I-CF794, I-CF602, I-CF628, I-CF672 et I-CF727, l'amendement I-CF791, ainsi que les amendements identiques I-CF627, I-CF671 et I-CF726 et l'amendement I-CF601.

Elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF635 de Mme Patricia Lemoine, I-CF670 de Mme Véronique Louwagie, I-CF725 de M. Charles de Courson, I-CF748 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF1204 de M. Damien Pichereau, ainsi que les amendements I-CF680 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1309 de Mme Valérie Rabault.

Mme Patricia Lemoine. Puisque les amendements précédents ont été rejetés, l'amendement I-CF635 vise à lisser sur trois ans l'abaissement du seuil de déclenchement du malus, de 138 grammes en 2020 à 123 grammes en 2023.

Mme Véronique Louwagie. Identique, l'amendement I-CF670 vise à laisser du temps à la filière pour s'adapter et à éviter un choc aux acquéreurs de véhicules.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, soyez bien conscients avant de voter. Pour un véhicule émettant 138 grammes de CO₂ par kilomètre, le montant du malus passera de 50 euros aujourd'hui à 201 euros en 2021 et 400 euros en 2022, soit une multiplication par quatre en un an et par huit en deux ans.

Pour un véhicule émettant 187 grammes de CO₂ par kilomètre, le malus passera de 6 375 euros à 9 103 euros en 2021 et 13 109 euros en 2022. Ce doublement en deux ans n'est pas raisonnable : il faut lisser l'augmentation.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF748 procède du même esprit. On n'arrête pas de nous dire que ce Gouvernement a amélioré le pouvoir d'achat. J'ai du mal à le percevoir.

Vous ne vouliez pas d'écologie punitive. Or, non seulement vous faites ce procès aux Français qui voudront acheter un véhicule neuf, mais aussi vous touchez fortement notre filière automobile française et ses emplois, avec une casse programmée.

Je rencontre souvent des représentants d'entreprises qui fabriquent des pièces pour l'automobile et sont dans une situation de détresse totale. L'année prochaine, ces emplois seront tous supprimés. Vous pouvez sourire, monsieur le rapporteur général, mais venez voir la réalité dans des territoires comme les miens, où la filière automobile représentait énormément d'emplois. On va tuer la filière et on aura du chômage à financer durablement.

M. Frédéric Barbier. Je partage les propos tenus à l'instant. Je le dis souvent, la politique, c'est l'art de savoir ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas. Quand on veut faire société, il faut se rappeler le proverbe africain : « *Si l'on veut aller vite, on marche seul ; si l'on veut aller loin, on marche ensemble.* » S'agissant de l'achat des véhicules, il faut faire une politique acceptable pour les Français. C'est pourquoi l'amendement identique I-CF1204 vise à échelonner l'abaissement des émissions de CO₂ de 5 grammes par an, sur trois ans, au lieu de deux.

M. Jean-Louis Bricout. Pour réduire les émissions de CO₂, on peut soit contraindre les acquéreurs à choisir un véhicule moins polluant par le principe du malus, soit soutenir les constructeurs pour qu'ils fabriquent des véhicules neufs moins émetteurs. Or, entre 2016 et 2019, les émissions moyennes homologuées des véhicules neufs n'ont pas diminué, malgré la politique de malus, qui est très punitive. Quelle est la bonne solution ? Ne vaut-il pas mieux soutenir le secteur automobile afin qu'il émette moins de CO₂, pour tous ses véhicules ?

La transition vers les véhicules électriques présente également des enjeux importants. Pour les équipementiers, c'est une catastrophe : un véhicule thermique est complètement différent d'un véhicule électrique – regardez-les démontés. Je ne sais pas comment nous pourrions remédier à l'impact de la transition sur les équipementiers automobiles de nos territoires. Ne pensez-vous pas qu'il faille mettre un peu plus d'argent pour accompagner le secteur, plutôt que de continuer les politiques très punitives de malus ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Madame Dalloz, je souriais non parce que je méprisais votre amendement et votre propos mais parce que, dans le même temps où vous me faisiez passer pour un tenant de l'écologie punitive, Mme Peyrol et moi-même recevions des tombereaux de tweets de Greenpeace et d'Oxfam, qui nous accusaient de ne respecter aucun engagement écologique. Comme quoi, la vérité n'est pas simple à trouver. Il faut essayer d'aller chercher des équilibres pragmatiques, qui ne mettent pas en difficulté la filière automobile et font progresser nos engagements de transition écologique. Contrairement à ce que disent certains – plutôt sur les réseaux sociaux que sur le terrain –, ces engagements ne sont pas simples à appliquer, car il faut tenir compte des réalités économiques et des réalités sociales.

Je suis d'accord avec ce que vous dites, madame Dalloz : la priorité, ce doit être l'emploi dans l'industrie automobile. Il faut donc s'assurer que ce qui se passe dans les usines va de pair avec cette exigence et cette incitation fiscale à acheter de nouveaux véhicules plus propres. C'est pourquoi cela se fait dans le cadre d'une concertation, pour s'assurer que ce qui sort des usines correspond bien à cette exigence.

L'exemple que j'ai donné à Mme Bonnard est parlant – il y en a d'autres. Le malus que nous instaurons va plus loin, pour inciter les consommateurs à acheter des véhicules plus propres, car de tels modèles sortent des usines, et permettent à l'industrie automobile de dégager des marges.

Croyez-moi, je suis au moins aussi vigilant sur le maintien de l'emploi dans l'industrie automobile que sur le respect des engagements environnementaux. Cette dualité, ce « en même temps », est extrêmement complexe à tenir. C'est aussi cela le courage politique.

En revanche, je n'accepte pas la comparaison avec une hausse des prélèvements obligatoires : ça, c'est fallacieux ! Non, vous n'êtes pas obligés d'être malusés. Parmi les dix premiers modèles vendus en France que j'ai cités, quatre n'ont pas de malus. Vous avez donc le choix d'acquérir des véhicules sans malus.

Alors que, je vous l'accorde, l'augmentation de la taxe sur l'électricité est effectivement une obligation subie, le malus sur l'acquisition des voitures ne l'est pas : c'est une incitation fiscale. Cela est très important pour la lisibilité fiscale et le consentement à l'impôt.

M. le président Éric Woerth. D'accord, vous n'êtes pas obligés d'acheter une voiture malusée, mais, heureusement, vous êtes encore un peu libres.

Je suis persuadé que vous et votre majorité êtes honnêtes avec vous-mêmes : vous ne voulez pas tuer l'industrie automobile française, sauf que vous êtes un peu en train de le faire tout de même. Vous pouviez rester au niveau de malus de 2020, et évoluer tranquillement.

Le volume du malus dans les recettes budgétaires augmentera de manière tout à fait considérable : nous sommes bien face à une augmentation d'impôts.

La commission rejette successivement les amendements identiques I-CF635, I-CF670, I-CF725, I-CF748 et I-CF1204, ainsi que les amendements I-CF680 et I-CF1309.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CF603 de M Fabrice Brun, I-CF629 de Mme Patricia Lemoine, I-CF673 de Mme Véronique Louwagie, I-CF728 de M. Charles de Courson et I-CF754 de Mme Marie-Christine Dalloz.

M. Fabrice Brun. L'amendement vise à prendre en compte les besoins des familles qui, par définition, ont besoin de davantage d'espace pour leur voiture. Ce sont souvent des utilisateurs privilégiés de monospaces. Il faut veiller à ce que le malus automobile ne constitue pas une hausse de fiscalité ou de taxe – appelez-la comme vous voulez. Enfin, l'amendement ne pesant que 5 grammes, son adoption ne demandera pas un gros effort. (*Sourires.*)

Mme Patricia Lemoine. L'idée est de faire coïncider la réfaction au bénéfice des familles d'au moins trois enfants, prévue par le code général des impôts, avec la nouvelle grille de malus, en augmentant la réfaction de 5 grammes par enfant, soit 15 grammes pour trois enfants.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement vise en effet à augmenter la réfaction par enfant pour compenser l'abaissement du seuil du malus, de sorte que la fiscalité n'augmente pas pour les familles, qu'il est très important de soutenir.

M. Charles de Courson. Il semble qu'il n'y ait plus que les vieux célibataires sans enfant, comme moi, pour défendre les familles. (*Sourires.*) Si vous avez la chance d'avoir trois, quatre ou cinq enfants, pensez-vous pouvoir acheter de petits modèles de véhicules ? La réponse est non.

Si l'on n'y prend pas garde, le malus va devenir un impôt sur les enfants, un impôt chinois : en Chine, au-delà du premier enfant, le ménage était taxé et on lui supprimait même les allocations familiales.

L'amendement I-CF728 vise à compenser l'abaissement du seuil d'entrée, à due concurrence.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF754 est plein de bon sens. La réflexion sur le malus doit conduire à le minorer au profit des familles.

Une famille dont les enfants pratiquent un sport le week-end fait souvent du covoiturage : c'est une mesure environnementale. Encore faut-il une grande voiture.

Si un amendement doit être adopté au profit des familles, c'est bien l'amendement I-CF754.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La mesure proposée pour 2020 est déjà satisfaisante. Une réduction de 20 grammes par enfant, à partir du troisième enfant, décale largement le seuil d'entrée.

Il serait en revanche intéressant de voir comment évoluent les véhicules de 7 places qu'achètent les familles nombreuses, afin de déterminer si les constructeurs vont dans le même sens, celui de la diminution des émissions. Si l'écart subsiste, si les nouveaux véhicules de cette catégorie sont trop polluants et plus fortement malussés, et si les familles nombreuses sont proportionnellement davantage malussées, nous pourrions revenir vers l'un de ces amendements. Pour l'instant, le barème est plutôt adéquat compte tenu de l'évolution de la filière automobile vers des véhicules de plus en plus propres.

Avis défavorable.

La commission rejette les amendements identiques I-CF603, I-CF629, I-CF673, I-CF728 et I-CF754.

La commission examine l'amendement I-CF365 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement concerne les véhicules de collection, auxquels s'applique la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) dite taxe à l'essieu. Il n'est pas normal que les collectionneurs, propriétaires de véhicules poids lourds, qui font un usage occasionnel et non commercial de leurs véhicules, doivent payer cette taxe de plusieurs centaines d'euros. Elle est due tous les six mois, dès lors que l'utilisateur se sert de son véhicule au moins une fois dans le semestre. Il est proposé d'intégrer les véhicules de collectionneurs à la liste des véhicules exonérés de cette taxe spéciale. C'est une mesure pleine de bon sens.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Le droit actuel prévoit une exonération de TSVR pour les véhicules de plus de trente ans. La définition d'un véhicule de collection semble cohérente avec ce critère d'une trentaine d'années d'ancienneté : on ne peut pas dire qu'un camion ayant dix ou quinze ans est un véhicule de collection, à moins de ne pas faire de lien entre l'âge du véhicule et son caractère de collection.

L'amendement me semble donc satisfait. C'est pourquoi, madame Louwagie, je vous demande de le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Véronique Louwagie. Je vérifierai ce point et, le cas échéant, le déposerai à nouveau en séance.

L'amendement I-CF365 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF273 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Dans le même esprit, cet amendement vise à instaurer un seuil de tolérance de cinq jours de roulement dans le calcul mensuel de la TSVR. Il s'agit de prendre en compte la période de confinement où, pendant trois mois, ces véhicules n'ont pas pu circuler. Le coût de la mesure est estimé à 70 millions d'euros sur la période. Cela peut être un signe adressé aux entreprises, du fait de leur impossibilité de circuler durant cette période.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. L'amendement avait été débattu lors de l'examen du PLFR 3. Depuis, j'ai posé la question à un transporteur de ma circonscription – sa réponse n'est peut-être pas révélatrice de tous les transporteurs. Selon lui, soit un véhicule a roulé pendant la période du confinement, soit il n'a pas roulé. Il n'y a pas eu de seuil de quelques jours : cela dépendait plutôt de l'activité et des clients, selon qu'ils étaient ouverts ou non.

L'amendement ne me semble donc pas pertinent, d'autant qu'administrativement, il est très complexe de contrôler un tel seuil. Ainsi, le transporteur ne paie pas la TSVR s'il n'a pas circulé au cours du mois. Dans le cas contraire, il la paie à due concurrence de ce qu'il doit.

La commission rejette l'amendement I-CF273.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF456 de M. Julien Dive.

Elle examine, en discussion commune, les amendements I-CF755 de Mme Marie-Christine Dalloz, I-CF796 de M. Dino Cinieri ainsi que les amendements identiques I-CF674 de Mme Véronique Louwagie, I-CF735 de M. Charles de Courson, I-CF788 de M. Dino Cinieri et I-CF974 de Mme Lise Magnier.

M. Dino Cinieri. La fiscalité automobile est de plus en plus mal perçue par nos concitoyens. En conséquence, par l'amendement I-CF796 je demande au Gouvernement de présenter au Parlement un rapport sur l'évaluation de la fiscalité automobile avant le 1^{er} juillet 2021.

Mme Véronique Louwagie. Nous demandons au Gouvernement un rapport sur l'évaluation de la fiscalité automobile en France. Chaque année, les mécanismes changent – tantôt c'est la taxe sur les véhicules des sociétés qui est modifiée, tantôt la taxe à l'essieu, le malus, le bonus, la prime à la conversion.

Il importe d'établir un état des lieux, avec un diagnostic, par exemple des mécanismes de location auxquels certains automobilistes pourraient recourir pour échapper à cette fiscalité – notre collègue Charles de Courson l'a évoqué.

M. Charles de Courson. Quels que soient les votes finaux, il nous faut un rapport pour faire le point sur ces affaires.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je donne un avis favorable à la seconde série d'amendements identiques. Au vu de la discussion que nous avons eue, cette demande de rapport paraît bienvenue : elle fournira une information consolidée, qui éclairera les prochains textes.

Les amendements I-CF755 et I-CF796 sont retirés.

La commission adopte les amendements identiques I-CF674, I-CF735, I-CF788 et I-CF974 (amendement 1133).

Puis, elle examine l'amendement I-CF1006 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Le problème de détournement que j'ai soulevé, existe, mais on ne connaît pas son ampleur. Ne pensez-vous pas, monsieur le rapporteur général, que le Gouvernement pourrait investiguer ce contournement du dispositif par différents mécanismes, dont la location, la location-vente ou la location de longue durée ?

Il s'agirait de déterminer les effets du contournement, comme on l'a fait pour les dispositifs relatifs au tabac, notamment en menant des enquêtes. Il semble qu'en France, un tiers du marché du tabac soit détourné au profit d'une production venant de l'étranger.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Si un rapport complémentaire n'est pas nécessaire, il serait en revanche possible d'examiner ces sujets dans le cadre du rapport précédent. Les deux demandes pourraient converger.

M. Charles de Courson. J'y suis favorable, mais le sujet est complexe. Or le rapport voté précédemment doit être remis avant le 1^{er} octobre 2021, ce qui ne laisse que douze mois. Il faudrait donner davantage de temps au Gouvernement.

M. le président Éric Woerth. Nous pourrions en discuter en séance et inscrire que ce sujet sera une composante du rapport.

M. Charles de Courson. Je déposerai donc un sous-amendement à l'amendement de M. le rapporteur général.

L'amendement I-CF1006 est retiré.

La commission adopte l'article 14 modifié.

Après l'article 14

La commission examine l'amendement I-CF1311 de Mme Valérie Rabault.

Mme Claudia Rouaux. Par cohérence avec le retrait de l'amendement I-CF1310, portant sur le même sujet, nous retirons cet amendement.

L'amendement I-CF1311 est retiré.

La commission en vient à la discussion commune des amendements I-CF376 de M. Fabrice Brun et I-CF402 de Mme Lise Magnier.

M. Fabrice Brun. Il s'agit de proposer un dispositif de soutien aux entreprises pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions, par le biais du barème d'amortissement. C'est un dispositif simple, efficace, facilement mobilisable, sans paperasse, et non une usine à gaz. Ça change !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'ai examiné vos amendements d'un œil bienveillant – c'est « l'autre côté du miroir » de la fiscalité verte, exigeante, prévue à l'article 14. Je souhaiterais que le ministre nous fasse part de son avis en séance. Il faudrait également chiffrer votre proposition. En conséquence, je vous propose de retirer vos amendements.

M. Fabrice Brun. Le rapporteur semblant ouvert, je vais retirer mon amendement, même s'il eut été préférable qu'il s'en remette à la sagesse de la commission et que l'amendement soit adopté. Vous avez raison, monsieur le rapporteur, mettons à profit les quelques jours d'ici à la séance pour travailler, et nous le redéposerons.

Mme Lise Magnier. Je vais également retirer mon amendement. Vous le savez, monsieur le rapporteur, nous n'avons aucun moyen de calculer les coûts et les impacts de nos propositions... Nous vous remercions de l'aide que vous nous proposez pour évaluer la disposition.

Les amendements I-CF376 et I-CF402 sont retirés.

Article additionnel après l'article 14: Augmentation du plafond d'exonération du forfait mobilités durables

La commission passe à la discussion commune des amendements identiques I-CF607 de M. Fabrice Brun, I-CF634 de Mme Patricia Lemoine, I-CF678 de Mme Véronique Louwagie et I-CF733 de M. Charles de Courson, ainsi que des amendements I-CF1314 de M. Matthieu Orphelin et I-CF1464 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Fabrice Brun. L'amendement vise à doubler le plafond d'exonération du forfait mobilités durables, en le portant à 800 euros par an et par salarié. Le budget général de l'État, qui bénéficie de 17 milliards d'euros de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), pourrait être légèrement mis à contribution pour prendre en charge 50 % du coût du dispositif.

Mme Véronique Louwagie. En l'état du droit, l'enveloppe de 400 euros du forfait mobilités durables est cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports en commun, mais la somme des deux montants est plafonnée à 400 euros. Par conséquent, en Île-de-France, où le montant de la moitié de l'abonnement Navigo dépasse les 400 euros, le dispositif est inopérant. C'est pourquoi nous proposons de doubler le plafond, à 800 euros par an et par salarié.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit de généraliser le forfait mobilités durables et d'augmenter le plafond d'exonération fiscale à 500 euros, afin de suivre une des recommandations de la Convention citoyenne pour le climat.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous avons soutenu ce dossier avec beaucoup de fierté dans le cadre des débats relatifs au projet de loi d'orientation des mobilités, dit LOM. L'amendement adopté par la commission du développement durable propose de relever le plafond d'exonérations à 500 euros, conformément aux annonces du Premier ministre la semaine dernière, sans rendre ce dispositif obligatoire.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Par respect pour le travail des commissions, je vous propose d'adopter l'amendement de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, qui est conforme aux engagements du Premier ministre, et je sollicite le retrait des autres amendements.

M. Matthieu Orphelin. Mon amendement vise certes à relever le plafond, comme celui de la commission du développement durable, mais également à généraliser le forfait mobilités durables. Y seriez-vous favorable ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'y suis défavorable. En cette période de reprise, je plaide pour la flexibilité.

La commission rejette les amendements identiques I-CF607, I-CF634, I-CF678 et I-CF733, ainsi que l'amendement I-CF1314. Elle adopte l'amendement I-CF1464 (amendement 2822).

Après l'article 14

La commission en vient à la discussion commune des amendements I-CF1358 de Mme Valérie Rabault et I-CF1463 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Louis Bricout. Il s'agit d'une proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Le Président de la République souhaitant que cette dernière soit entendue, je ne doute pas que l'amendement sera adopté ! Il vise à moduler le remboursement des frais de déplacement déductibles de l'impôt sur le revenu en fonction des émissions de CO₂ du véhicule.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Il s'agit de réformer le système des indemnités kilométriques avec un barème de remboursement unique, non plus fonction croissante de la puissance des véhicules, mais seulement de la distance parcourue.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Bien que la proposition soit issue de la Convention citoyenne pour le climat, vos amendements me posent problème car une telle

modification aurait des conséquences inacceptables sur le pouvoir d'achat de certains de nos concitoyens – et pas les plus aisés – qui utilisent leur véhicule, soit pour se rendre au travail, soit comme outil de travail.

Il me semblerait préférable de mettre cette proposition sur pause et de nous interroger, d'ici à la séance publique : a-t-on réellement analysé qui devrait payer plus ? Je vous présente ici deux cas d'école découlant de vos amendements¹.

Premier exemple, un contribuable célibataire dont le revenu net imposable est de 30 000 euros, qui utilise sa voiture d'une puissance administrative de 5 CV pour se rendre de son domicile à son lieu de travail distant de vingt kilomètres, verra ses impôts augmenter de 190 euros.

Deuxième exemple, un contribuable dont le revenu net est identique, qui possède la même voiture, et qui utilise sa voiture personnelle pour un usage professionnel quarante kilomètres par jour verrait son pouvoir d'achat diminuer de 635 euros après réforme !

En conséquence, je vous demande de bien réfléchir d'ici à la séance publique à l'impact d'une telle mesure en termes de pouvoir d'achat en ces temps de crise. L'idée n'est pas idiote dans son principe, mais inapplicable au vu de la situation sociale. Mon avis sera défavorable.

M. Charles de Courson. Je partage l'analyse du rapporteur. Je suis hors de moi ! Cette Convention citoyenne était composée de personnes sans aucune compétence, tirées au sort. Ses propositions ont été soufflées par des experts, mais jamais étudiées ! Et qui a choisi ces experts ? Quelles bêtises ! Il n'y avait probablement pas un seul représentant de commerce au sein de la Convention. Il aurait expliqué qu'il fait 90 000 kilomètres par an. Vous allez ruiner, voire tuer, cette profession avec une telle proposition !

C'est une insulte à la démocratie, une insulte aux représentants du peuple que nous sommes ! Qu'on ne nous parle plus de Convention citoyenne ! (*Applaudissements*)

La commission rejette successivement les amendements I-CF1358 et I-CF1463.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements I-CF1356 de Mme Valérie Rabault et I-CF1467 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Valérie Rabault. Il s'agit de moduler la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA) en fonction des émissions de CO₂ et du poids des véhicules.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. L'amendement vise à réduire le taux de la taxe sur les contrats d'assurance de 33 à 20 % pour les véhicules électriques et ceux fonctionnant à l'hydrogène.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne sais pas si vous êtes parvenu à évaluer votre amendement, mais le ministère des finances n'a pas encore pu me transmettre le

¹ Voir le tableau communiqué par M. le rapporteur général annexé au présent compte rendu.

chiffrage d'une telle mesure. En l'état, cela me gêne de donner un avis. Je vous demanderai de bien vouloir retirer vos amendements pour les présenter à nouveau en séance avec un chiffrage.

M. Charles de Courson. Les primes d'assurance ne sont-elles pas calculées pour couvrir des risques ? Quel est le lien entre émission de CO₂ et risques ? Vos amendements n'ont aucun fondement. Pire, ils risquent d'aboutir à une hausse des primes sur les véhicules les plus économes. Il ne faut surtout pas les voter ! Est-ce encore une proposition d'une certaine Convention ?

M. Julien Aubert. On a toujours tendance à vouloir utiliser tous les outils fiscaux sans réfléchir aux objectifs recherchés. En l'espèce, on mélange l'objectif environnemental, l'assurance contre les risques et le poids des véhicules, on met le tout dans une bassine, on touille et on croit pouvoir aboutir à un résultat ! Ce n'est pas la bonne méthode !

Je partage le constat de M. de Courson sur la Convention citoyenne. Les citoyens qui la composent ne sont pas en cause, mais qui les encadrait ? Des personnes particulièrement politisées et très orientées, qui ont toutes commencé leur carrière politique dans le même parti ! Voilà pourquoi les solutions proposées sont dans la droite ligne de ce que nous, Républicains, combattons depuis des années... Même avec un coup de peinture « responsable » ou « citoyen », ces propositions ne sont pas forcément concrètes, ou applicables demain.

Mme Bénédicte Peyrol. C'est la démultiplication des outils et leur éparpillement qui rendent la fiscalité écologique inacceptable. Il faut des dispositifs précis – d'où notre volonté d'avancer sur le bonus-malus et de ne pas démultiplier les outils au service du même objectif.

Je serai beaucoup plus modérée que Charles de Courson sur la Convention citoyenne pour le climat. C'était un exercice démocratique nouveau qui a été demandé, et doit être confronté à la démocratie représentative. La crise de la représentativité nécessite que nous réinventions notre façon de fonctionner. Le Parlement reste bien sûr là pour débattre de ces propositions puisque nous sommes la représentation nationale et ne saurions reprendre mot à mot tout ce qui a été proposé.

Mme Zivka Park. L'intention de cet amendement est louable : utiliser un véhicule plus propre permettrait de payer une prime d'assurance moins élevée. Mais, d'autres l'ont dit, le but premier d'une assurance est d'assurer des risques. Or une voiture électrique coûte plus cher à l'achat et à l'entretien. Dans un tel contexte, même si nous votions l'amendement, quelle assurance voudra porter un tel risque ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. J'ai entendu les propos du rapporteur général. J'ai moi aussi sollicité le ministère des finances. Je vous propose de retirer l'amendement de la commission du développement durable pour que nous y réfléchissions d'ici la séance publique.

Les amendements I-CF1356 et I-CF1467 sont retirés.

Article 15 : *Renforcement des incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports*

La commission passe à la discussion commune des amendements identiques I-CF605 de M. Fabrice Brun, I-CF622 de Mme Lise Magnier, I-CF1049 de Mme Véronique Louwagie

et I-CF1346 de M. Bruno Duvergé, ainsi que des amendements identiques I-CF95 de M. Marc Le Fur, I-CF134 de M. Dino Ciniéri, I-CF140 de Mme Lise Magnier, I-CF199 de M. Paul Molac, I-CF343 de Mme Véronique Louwagie, et I-CF1122 de M. Hervé Pellois.

M. Fabrice Brun. L'amendement I-CF605 vise à favoriser et à soutenir le bioéthanol, énergie renouvelable produite en France à partir de 100 % de biomasse issue de l'agriculture française.

Mme Lise Magnier. L'amendement I-CF622 concerne la fiscalité applicable au carburant sans plomb 95-E10 (SP95-E10), carburant préféré des Français. Le projet de loi de finances pour 2021 augmente la fiscalité de ce carburant. Je pensais que nous avions tous retenu la leçon concernant la fiscalité des carburants et que nous n'allions pas remettre le sujet sur le tapis...

L'augmentation de la TICPE sur le SP95-E10 représente 30 millions d'euros de taxes supplémentaires pour les conducteurs en 2021, et 65 millions d'euros en 2022. Il est urgent de ne pas l'augmenter !

M. Bruno Duvergé. Le carburant SP95-E10 contient du bioéthanol, qui dégage moins de gaz à effet de serre. Si nous augmentons la TICPE sur ce carburant, nous creusons l'écart avec le diesel, pourtant plus polluant. Le groupe MoDem est particulièrement attaché à l'adoption de l'amendement I-CF1346. S'il n'était pas adopté, nous ne voterions pas l'article 15.

M. Marc Le Fur. L'avantage de TICPE pour les biocarburants est, en l'état de notre fiscalité, orienté vers les produits végétaux. L'amendement I-CF95 vise à inclure les résidus de graisse, afin d'encourager leur utilisation, certaines entreprises se lançant dans leur valorisation.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF343 vise à soutenir le développement des biocarburants avancés en introduisant un allègement de TICPE pour les biocarburants composés notamment d'acides gras, afin qu'ils bénéficient de la taxation avantageuse des biocarburants de type B100. La problématique est évoquée chaque année et le soutien à cette filière est important, et attendu.

M. Hervé Pellois. Cet amendement est proposé par la Cooperl, qui a élaboré un système de production de carburant à partir des graisses de flottation de ses abattoirs et des unités de production des industries agroalimentaires. C'est une idée pleine de bon sens car ces matières sont très difficiles à éliminer d'une autre façon.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Madame Magnier politise le débat à dessein, et elle a raison. Pour autant, l'article ne vise pas à augmenter la fiscalité, mais à faire converger celle du SP95-E5 et du SP95-E10 pour corriger l'actuel écart, d'environ 2 centimes par litre, qui ne prend pas en considération la proportion réelle d'énergies renouvelables dans les carburants. Cela va dans le même sens que les autres dispositions fiscales du projet de loi de finances. Je serai donc défavorable à cette première série d'amendements.

Les amendements suivants visent à prévoir un tarif spécifique pour le carburant B30, qui comprend 30 % de biocarburants. Mais cela signifie qu'il comporte 70 % de carburants fossiles... Au regard de l'enjeu environnemental, mon avis est défavorable.

M. Marc Le Fur. Pourtant, certains aspirent à développer ces carburants et ces déchets graisseux font partie des matières qui génèrent le plus d'énergie. Il s'agit simplement

d'appliquer à l'élevage les dispositions applicables au végétal. Les règles et les proportions sont les mêmes. Pourquoi faire une différence et ne pas encourager la production de ce type de biocarburant ?

M. François Jolivet. Je vous rappelle le vote d'hier en séance publique : une large majorité s'est exprimée pour autoriser l'usage provisoire de néonicotinoïdes au sein de la filière betteravière. Le deuxième poste de ressources de cette filière est la fabrication d'éthanol. Demain, un manufacturier hésitera peut-être à mélanger du carburant d'origine pétrolière avec de l'éthanol... Tout cela est-il utile pour gagner un centime ?

Les amendements identiques I-CF605, I-CF622, I-CF1049 et I-CF1346, ainsi que les amendements identiques I-CF95, I-CF134, I-CF140, I-CF199, I-CF343 et I-CF1122 sont rejetés.

La commission examine ensuite l'amendement I-CF1450 du rapporteur général.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il s'agit d'affiner la prise en compte des amidons résiduels et égouts pauvres dans l'assiette de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB).

La commission adopte l'amendement I-CF1450 (amendement 2823).

Elle en vient à la discussion des amendements identiques I-CF484 de Mme Lise Magnier, I-CF1050 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1187 de M. Charles de Courson.

Mme Lise Magnier. L'amendement I-CF484 vise à augmenter le pourcentage cible d'incorporation d'énergie renouvelable dans les essences prévu par la TIRIB à compter de 2022, afin de tenir compte du rythme de croissance de la demande de superéthanol-E85, grâce notamment au succès des boîtiers de conversion.

M. Charles de Courson. Le Gouvernement fait un effort puisque le pourcentage cible d'incorporation d'énergie renouvelable dans les essences passe de 9 % à 9,2 %. Nous proposons d'aller un peu plus vite, en passant à 9,4 %.

Monsieur le rapporteur général, ne serait-il pas préférable de prévoir une évolution de ces taux à moyen terme, avec une augmentation lente et continue, afin que les industriels puissent mieux piloter leurs affaires, et leurs investissements ?

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette les amendements identiques I-CF484, I-CF1050 et I-CF1187.

Elle passe à la discussion commune des amendements identiques I-CF682 de Mme Véronique Louwagie et I-CF943 de Mme Lise Magnier, des amendements identiques I-CF381 de M. Fabrice Brun, I-CF731 de M. Charles de Courson, I-CF783 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF1166 de M. Éric Coquerel, ainsi que de l'amendement I-CF219 de M. Michel Castellani.

Mme Lise Magnier. L'amendement I-CF943 vise à appliquer le plafonnement des quantités d'énergies renouvelables issues du soja éligibles au mécanisme de la TIRIB dès le 1^{er} janvier 2021, et non en 2022 comme le prévoit le projet de loi de finances.

M. Fabrice Brun. Les enjeux liés à l'incorporation de soja dans les énergies renouvelables sont importants en termes d'indépendance sanitaire, alimentaire, énergétique, mais également en termes de transition écologique. Cela mérite que nous nous arrêtions quelques minutes sur ces amendements.

Il ne faut plus soutenir fiscalement l'utilisation de l'huile de soja dans les carburants : avant de rouler dans des voitures françaises, elle a parcouru des milliers de kilomètres à travers les mers et a contribué à la déforestation en Amérique du Sud. Notre commission serait bien inspirée de mettre fin à son utilisation dans les carburants, aussi qu'à celle de l'huile de palme. C'est une hérésie fiscale, environnementale et énergétique.

M. Charles de Courson. Cet amendement vise à supprimer l'augmentation de la TICPE sur le carburant SP95-E10, dans un contexte social et économique peu propice à une hausse de la fiscalité sur les produits de grande consommation, et pour respecter l'engagement de l'État de ne plus augmenter la fiscalité des carburants. Le SP95-E10 est l'essence la plus vendue en France avec près de la moitié des parts de marché des essences sans plomb. La mesure prévue par le projet de loi de finances pour 2021 réduit le pouvoir d'achat des automobilistes, entraînant pour eux un surcoût de l'ordre de 30 millions d'euros en 2020, puis de 65 millions d'euros en 2022.

De plus, le SP95-E10 de l'indice 11 *ter* contient près de 10 % de bioéthanol, soit plus que le SP95 et le SP98, qui en contiennent moins de 7,5 %. Le bioéthanol produit en Europe réduit en moyenne de 72 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'essence classique. C'est la raison pour laquelle le SP95-E10, plus écologique, bénéficie historiquement d'une taxation réduite.

L'alignement de la fiscalité conduit à une certaine iniquité sociale, en diminuant la taxation sur le SP98, essence *premium*, tout en augmentant celle de l'essence sans plomb la plus accessible à tous, le SP95-E10.

En ralentissant mécaniquement la consommation du SP95-E10, cette disposition risque d'empêcher la France d'atteindre l'objectif européen de 14 % d'énergie renouvelable dans les transports en 2030, objectif qui devrait passer à 24 % dans le cadre du *Green deal*. En outre, cette mesure pénalise le bioéthanol, énergie renouvelable produite en France à partir de 100 % de biomasse venant de l'agriculture française, au profit de l'essence fossile.

Enfin, la fiscalité spécifique appliquée au carburant SP95-E10 de l'indice 11 *ter* est conforme à la directive du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Mme Sabine Rubin. L'amendement I-CF1166 vise à exclure l'huile de soja des incitations fiscales concernant les biocarburants.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vos amendements proposent de limiter ou d'exclure totalement le soja de l'assiette de la TIRIB. Puisque personne ne l'a mentionné, je rappelle que l'huile de soja n'est plus prise en compte qu'à hauteur de 0,35 % dans le gasoil. C'est une modification substantielle. mon avis sera défavorable.

M. Julien Aubert. J'ai du mal à comprendre vos arguments, monsieur le rapporteur général. Le Gouvernement propose 0,35 %. Vous estimez que nous allons dans la bonne

direction. mais nous souhaitons passer à 0 %. Si l'on est capable de passer à 0,35 %, pourquoi ne pas prévoir immédiatement 0 % ?

L'huile de soja n'est d'aucun soutien pour notre balance commerciale ; elle n'aide pas l'industrie française ; elle est anti-écologique ; elle dégage du CO₂. Pourquoi ne pas faire le dernier mètre et sortir l'huile de soja ? Vous auriez au moins pu vous en remettre à la sagesse de la commission.

M. Marc Le Fur. L'augmentation du coût du carburant SP95-E10 va entraîner une baisse du pouvoir d'achat de nos compatriotes de 7 %. C'est considérable, d'autant que les déplacements automobiles s'accroissent par crainte du Covid. Ce matin, vous nous avez pourtant indiqué – et nous avons approuvé à 1 000 % ! – qu'il n'y aurait pas d'augmentation d'impôts.

M. Fabrice Brun. La politique est aussi faite de symboles. Exclure l'huile de soja et l'huile de palme a politiquement du sens alors que notre pays s'engage dans une trajectoire de transition écologique. C'est pourquoi nous insistons, monsieur le rapporteur général !

M. Jean-Louis Bricout. Vous ne nous dites peut-être pas tout : le Gouvernement n'aurait-il pas fait le choix de sauver la raffinerie Total de La Mède et d'importer de l'huile de palme, au détriment du bioéthanol fabriqué à base de mélasse, produit de deuxième génération ? C'est le plus mauvais moment, alors que le régime de quotas agricoles pour gérer la production de sucre a disparu et que la filière betteravière est en danger – le débat sur les néonicotinoïdes nous l'a rappelé. C'est un contresens écologique et économique !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Monsieur Aubert, vous avez partiellement raison, mais le soja, c'est aussi une filière. Remettons le débat en perspective de la proportion de soja dans les biocarburants – 3 %. On peut aussi le voir comme une sortie en sifflet ; je maintiens que nous devons rester sur ce pourcentage.

Monsieur Bricout, vous êtes hors sujet car vous évoquez les distillats d'huile de palme. Nous pouvons en parler, mais ce n'était pas le sujet des amendements !

*La commission **adopte** les amendements identiques I-CF682 et I-CF943 (amendement 2824).*

*En conséquence, les amendements identiques I-CF381, I-CF731, I-CF783 et I-CF1166, ainsi que l'amendement I-CF219, **tombent**.*

Elle examine ensuite successivement les amendements I-CF1224 et I-CF1225 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Lorsque l'on souhaite soutenir l'électricité décarbonée, il n'y a pas lieu de distinguer celle issue de sources renouvelables intermittentes et l'électricité nucléaire. L'amendement I-CF1224 vise donc à étendre le bénéfice de la TIRIB à l'électricité d'origine nucléaire pour le rechargement de véhicules.

L'amendement I-CF1225 propose d'étendre le bénéfice de ce même dispositif à l'hydrogène issu d'une électrolyse par de l'électricité d'origine nucléaire. Il ne faut pas viser uniquement l'électricité d'origine renouvelable, mais plutôt des usages décarbonés. Les projets sont beaucoup plus nombreux en la matière – notamment par le biais de petites centrales à haute

température – que ceux permettant de produire de l'électricité intermittente. En se focalisant sur cette dernière, on participe à la hausse des coûts de production de l'électricité.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. On ne peut pas inclure le nucléaire dans l'assiette de la TIRIB pour le rechargement des véhicules car ce n'est pas une énergie renouvelable. Certes, elle est décarbonée, mais le procédé de fission nucléaire utilise de l'uranium, qui est un combustible.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1224 et I-CF1225.

Elle passe à la discussion commune des amendements identiques I-CF486 de Mme Lise Magnier et I-CF1051 de Mme Véronique Louwagie, ainsi que des amendements identiques I-CF683 de Mme Véronique Louwagie, I-CF945 de Mme Lise Magnier et I-CF1193 de M. Charles de Courson.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF1051 vise à relever de 45 % à 50 % la part du contenu énergétique du bioéthanol issu des égouts pauvres issus des plantes sucrières et obtenus après deux extractions sucrières (EP2).

L'amendement I-CF683 propose de comptabiliser les biocarburants issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans le taux cible de 1 % prévu pour les carburéacteurs.

M. Charles de Courson. Pourquoi tous nos amendements proposent-ils de passer de 45 à 50 % ? Le taux de 45 % avait été calculé à partir d'une référence européenne désormais supprimée. La définition réglementaire en vigueur conduit à recalculer ce taux à 50 %.

Suivant l'avis du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements identiques I-CF486 et I-CF1051, ainsi que les amendements identiques I-CF683, I-CF945 et I-CF1193.

Elle est saisie, en discussion commune, des amendements I-CF1320 de M. Matthieu Orphelin et I-CF220 de M. Michel Castellani.

Mme Émilie Cariou. L'amendement I-CF1320 vise à exclure l'huile de soja des incitations fiscales concernant les carburants et à clarifier le statut des distillats d'acide gras de palme, l'un des principaux produits à base d'huile de palme.

Cela dit, je ne sais pas comment cet amendement s'articule avec ce que l'on vient d'adopter.

M. le président Éric Woerth. Ces amendements sont satisfaits.

Les amendements I-CF1320 et I-CF220 sont retirés.

L'amendement I-CF1246 de M. Marc Le Fur est retiré.

La commission étudie l'amendement I-CF924 de M. Jean-Paul Mattei.

M. Jean-Paul Mattei. Cet amendement vise à modifier la date d'application de la taxation des carburéacteurs, de façon à ne pas obérer les potentialités de recherche et développement actuellement à l'œuvre sur notre territoire pour introduire des biocarburants

dans l'aviation, sans nuire aux nécessités de rebond qu'il faut lui ménager après le choc économique de la crise sanitaire.

Autrement dit, il faut se donner un peu plus de temps pour ne pas perdre la possibilité d'avoir de nouveaux carburants dans le secteur aéronautique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne suis pas d'accord avec ce décalage d'un an que vous proposez. Je considère au contraire que la date de 2023 permet de concilier une recherche stimulée et la relance économique. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF924.

Puis elle adopte l'article 15 modifié.

Après l'article 15

La commission examine les amendements identiques I-CF269 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF377 de M. Fabrice Brun.

Mme Marie-Christine Dalloz. Cet amendement s'inscrit dans l'ambition de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de permettre un développement actif du véhicule utilitaire léger (VUL) propre en entreprise. Il vise à renforcer de 20 % à 40 %, à destination des personnes morales, le suramortissement exceptionnel pour les véhicules utilitaires légers propres, dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes. Il est en effet essentiel d'accompagner les entreprises pour leur permettre de respecter les obligations de transition de leurs flottes qui leur ont été fixées par la LOM, sans nuire à leur équilibre économique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Votre intention est plutôt bonne, mais comme elle concerne plusieurs centaines de milliers de véhicules, elle serait extrêmement coûteuse. Or je sais que vous êtes attachée à la maîtrise des comptes publics.

Cette mesure n'est pas très raisonnable, d'autant qu'elle ne bénéficierait qu'aux entreprises qui réalisent un bénéfice. À la rigueur, on pourrait considérer qu'il s'agira d'un bon dispositif demain, lorsqu'on sera sortis de la crise et qu'on aura retrouvé un peu de poil de la bête. Mais pour le moment, je le trouve un peu imprudent. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements identiques I-CF269 et I-CF377.

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements identiques I-CF1459 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et I-CF423 de Mme Sophie Panonacle ainsi que de l'amendement et I-CF424 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Il existe une énergie qui est totalement gratuite et décarbonée : le vent. Des entreprises françaises d'excellence travaillent, innovent et ont mis au point des navires ultramodernes à propulsion vélique. Oui, on peut parler de l'excellence de l'innovation française. Pour illustrer mon propos, je citerai Zéphyr&Borée qui vient de développer un cargo de 121 mètres dédié au transport du futur lanceur Ariane 6.

Pour que ces bateaux à propulsion vélique naviguent et portent haut le pavillon français, ils ont besoin d'un signal et d'un soutien public. C'est pour cela que je vous propose d'adopter mes deux amendements qui améliorent le dispositif de suramortissement prévu par l'article 39 *decies* C du code général des impôts. L'amendement I-CF423 prévoit un suramortissement de 150 % pour la propulsion vélique principale et l'amendement I-CF424 un suramortissement de 125 % pour une propulsion vélique auxiliaire, pour une durée de cinq ans. Ces taux de suramortissement se justifient par des technologies totalement décarbonées. Je pense que c'est vers cette voie que nous souhaitons aller.

Ce soutien concernerait cinq navires environ, ce qui représente un budget extrêmement réduit pour faire de la France le leader de la propulsion par le vent.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il me semble que vous avez déjà présenté cet amendement l'an dernier et que le rapporteur général d'alors vous avait répondu qu'il était satisfait puisque l'article 39 *decies* C du code général des impôts indique que le suramortissement est applicable à « *tout navire qui utilise toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale* ». Or, quoi de plus décarboné que la propulsion vélique.

Votre amendement élargit le suramortissement à la fois dans le temps et en l'étendant aux frais de conception. Or on doit en rester à ce que prévoit la loi.

Avis défavorable.

Mme Sophie Panonacle. Cet article 39 *decies* C du code général des impôts ne donne pas de précisions quant à la propulsion principale ou la propulsion auxiliaire. C'est pour cela que j'ai rédigé deux amendements. L'article parle de scrubbers et de gaz naturel liquéfié (GNL), mais l'énergie vélique passe totalement inaperçue. C'est pourquoi il me semble important d'inscrire dans le texte le mot vélique.

Après discussion avec la direction des affaires maritimes, je vais réécrire l'amendement I-CF423 que je présenterai en séance publique. Ainsi, je proposerai un suramortissement de 125 %, à la fois pour la propulsion auxiliaire et la propulsion vélique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il serait bon que vous modifiez également la durée du suramortissement, qui est trop longue.

Je vous propose donc de revoir cet amendement avant l'examen du texte en séance publique afin qu'une rédaction adéquate soit envisagée.

Mme Sophie Panonacle. Je retire ces amendements.

Les amendements I-CF1459, I-CF423 et I-CF424 sont retirés.

L'amendement I-CF378 de M. Fabrice Brun est retiré.

La commission étudie l'amendement I-CF1385 de M. Éric Woerth.

M. le président Éric Woerth. J'avais déjà proposé l'année dernière cet amendement.

En 2020, vous avez décidé d'alourdir les tarifs de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Cette taxe n'a rien à voir avec la consommation de carburant, elle ne contribue pas à améliorer l'empreinte carbone du secteur puisqu'elle n'est pas fonction du type d'avion ou de

la distance, mais applicable à chaque passager. Je ne suis pas sûr que ce soit le bon moment pour augmenter les contraintes pesant sur l'industrie aéronautique qui est totalement sinistrée.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'avoue que j'avais accueilli, avec une certaine tiédeur, la hausse de cette taxe, l'année dernière lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2020. Cela dit, elle alimente l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui a grandement besoin de ressources. Malheureusement, cette taxe a un petit effet cliquet et elle est récente. Aussi, je ne suis pas favorable à l'abaisser ou à la supprimer, et encore moins à l'augmenter.

M. le président Éric Woerth. En séance publique, je dirai au ministre, qui ne cesse de répéter que la relance et l'urgence représentent une capacité d'adaptation formidable pour l'État, qu'il peut revenir sur la forte augmentation de cette taxe qui a été décidée l'année dernière, comme il l'a fait sur de nombreux sujets. Je ne vois pas pourquoi il ne le ferait pas sur cette question dans le cadre du soutien à l'industrie aéronautique.

M. Charles de Courson. Je voudrais appuyer votre amendement, monsieur le président, sachant que j'ai été rapporteur spécial sur le transport aérien pendant dix ans.

On a tellement augmenté ces taxes que nos aéroports sont devenus non compétitifs, notamment en matière de transit. Lorsque vous faites, par exemple, un trajet de l'Amérique du Nord vers le Golfe, que vous fassiez escale à Francfort, Paris ou Londres, cela importe peu. Avec cette taxe, le problème c'est qu'on délocalise. De même, si vous voulez aller à New York mais que vous ne voulez pas payer la taxe, il vous suffit de prendre l'avion à Bruxelles. Là encore, on fait de la fiscalité franco-française dans un secteur où la compétition entre les entreprises est très forte.

La proposition extrêmement modérée de M. Woerth consiste à revenir à la situation de 2019. Cette mesure, qui a une incidence de 40 à 50 millions d'euros, représente une petite aide pour le transport aéronautique français et la filière aéronautique.

M. Marc Le Fur. Je soutiens, moi aussi, cet amendement.

Le directeur d'Aéroports de Paris nous a indiqué qu'au mieux nous retrouverons notre trafic aérien de passagers en 2024.

J'entends aussi certaines villes, comme Lorient ou Quimper, qui ne sont pas nécessairement des métropoles, s'interroger sur le devenir de leur aéroport. Des menaces pèsent sur un certain nombre de nos outils indispensables en matière d'aménagement du territoire. Aussi faut-il en tenir compte.

J'ai reçu les représentants des agences de voyages de ma région qui me parlent d'une catastrophe absolue. Non seulement ils n'ont plus de chiffre d'affaires puisqu'ils ne vendent plus, mais ils ont été confrontés à des dépenses très importantes lors de la crise puisqu'il a fallu rapatrier nos compatriotes. Comme leurs salariés étaient affectés à cette tâche de rapatriement, ils n'ont pas pu être au chômage partiel.

La commission rejette l'amendement I-CF1385.

Elle passe à l'amendement I-CF1316 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit de soutenir Air France en instaurant un prix minimum sur les billets d'avion.

L'objectif principal de cette mesure est de lutter contre le dumping social des compagnies *low cost* qui sont le vrai problème des difficultés structurelles d'Air France.

Les compagnies *low cost* tirent les prix vers le bas en raison de pratiques sociales et fiscales agressives, ainsi que par la vente à perte de billets dont le prix peut parfois être inférieur au coût combiné des charges et taxes d'aéroport. Dans la situation actuelle, Air France ne peut pas lutter. D'où cet amendement qui prévoit d'instaurer un prix minimum sur les billets d'avion. Il a été discuté avec les syndicats de pilotes des différentes compagnies.

On pourrait penser que l'instauration d'un prix minimum du billet à 50 euros est une mesure antisociale...

M. Marc Le Fur. En effet, c'est une mesure antisociale.

M. Matthieu Orphelin. Mais je pense que les salariés d'Air France et cette compagnie – qui paye ses impôts en France, qui respecte le droit du travail français – ne seront pas de cet avis. Je le répète, seuls 2 % des voyageurs du transport aérien sont des ouvriers. Ce sont donc principalement, aujourd'hui encore, les gens qui ont les moyens qui prennent l'avion. C'est donc bien une mesure sociale et de soutien à Air France. J'ai entendu, lors de l'examen des amendements précédents, que beaucoup avaient envie de soutenir Air France. Vous feriez une belle action en adoptant cet amendement.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne partage pas du tout votre analyse. Vous parlez des salariés d'Air France, mais que faites-vous de ceux de Transavia, d'EasyJet, etc. ? Je considère qu'un salarié d'une compagnie *low cost* ne vaut pas moins qu'un salarié d'Air France. Un emploi, c'est un emploi. Tous les secteurs ont besoin d'être aidés dans la période que nous vivons. Avis très défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je voulais surtout ouvrir le débat. Je persiste à penser que ne pas respecter le droit du travail qu'on impose à d'autres compagnies est un vrai sujet. Mais je vois que ça ne l'est pas aujourd'hui pour tout le monde. Il ne faut surtout pas fermer les yeux sur la concurrence déloyale que subit notre pavillon français.

Je retire mon amendement.

L'amendement I-CF1316 est retiré.

La commission en vient à l'amendement I-CF1131 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Cet amendement, que mon groupe a déposé à de nombreuses reprises, vise à taxer les publicités qui font la promotion de secteurs polluants, qu'il s'agisse des voitures comme des vols aériens.

Cette proposition se situe au carrefour de deux propositions de la Convention dont on ne peut plus maintenant prononcer le nom et qui a deux objectifs : d'une part limiter les effets néfastes du transport aérien, notamment pour les vols intérieurs quand ils peuvent être remplacés par le train, d'autre part réguler la publicité, sujet sur lequel nous reviendrons.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Pourquoi en voulez-vous tant au trafic aérien ?

Soyez cohérente : soit vous voulez arrêter l'avion, dites-le clairement. À ce moment-là, nos amis ultramarins devront rester chez eux et on ne prendra plus l'avion. Soit vous acceptez qu'on ait parfois besoin de prendre l'avion, auquel cas vous devez comprendre qu'on fasse de la publicité pour promouvoir les vols des compagnies commerciales. Je ne comprends pas cet entre-deux, cette écologie-là. Il s'agit d'une filière économique. Les personnes voyagent souvent pour le travail, souvent pour la famille. Rien ne justifie qu'on taxe cette publicité.

Avis défavorable.

Mme Sabine Rubin. Merci pour votre réponse. J'ai bien précisé que mon amendement concerne notamment les vols intérieurs quand ils peuvent être remplacés par le train.

Par ailleurs, toutes ces taxes pourraient être orientées vers la recherche, notamment vers l'avion à l'hydrogène. Elles peuvent se cumuler pour être au service d'une autre manière de voyager de façon plus écologique.

La commission rejette l'amendement I-CF1131.

Elle est saisie, en discussion commune, de l'amendement I-CF1186 de Mme Sabine Rubin et des amendements identiques I-CF1144 de Mme Sabine Rubin et I-CF1381 de M. Jean-Charles Colas-Roy.

Mme Sabine Rubin. L'utilisation des engrais de synthèse, outre les impacts écologiques qui sont dévastateurs, entraîne un recours aux énergies fossiles pour leur production, des émissions de protoxyde d'azote – gaz à effet de serre au pouvoir réchauffant 265 fois supérieur au dioxyde de carbone – lors du processus de fabrication, puis une pollution de l'air *via* les particules fines et de l'eau lors de l'épandage.

Au regard de cette réalité et pour encourager la sortie d'un modèle agricole industriel qui est mortifère et qui empoisonne, l'amendement I-CF1186 propose d'instaurer une taxe différenciée qui serait applicable au 1^{er} janvier 2021, à hauteur de 0,27 centime par kilo d'engrais acquis.

La fiscalité sur l'utilisation des engrais azotés est quasi inexistante. Je rappelle qu'ils sont composés en partie de nitrate d'ammonium, ce produit qui est responsable des accidents de Lubrizol et à Beyrouth, et qui dispose d'une fiscalité totalement laxiste.

L'amendement I-CF1144 propose que la redevance pour pollutions diffuses soit applicable aux engrais azotés.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Mon amendement vise à créer une redevance sur les engrais azotés en modifiant le périmètre de la taxe générale sur les activités polluantes. C'est un sujet qui revient chaque année lors de l'examen du projet de loi de finances. Comme le rappelle la Convention citoyenne pour le climat dans la partie « se nourrir » de son rapport, la réduction de l'utilisation des intrants de synthèse, en particulier les engrais azotés qui sont très émetteurs de dioxyde de carbone, est essentielle pour réussir la transition agroécologique.

L'amendement que je vous propose fixe à 0,27 centime d'euro par kilo le montant de cette redevance. Au delà de l'impact néfaste sur les sols et sur les eaux, l'utilisation des engrais azotés est également très énergivore. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) estime que la fertilisation par engrais azotés représente 45 % de l'énergie consommée par une exploitation agricole en grande culture.

Il s'agit d'un amendement d'appel car il me semble important de travailler avec le rapporteur général sur le meilleur dispositif pour construire une trajectoire soutenable de taxation des engrais azotés, affecter au mieux les sommes à la recherche d'alternatives à ces engrais azotés extrêmement néfastes, et soutenir nos agriculteurs qui s'engagent dans des démarches vertueuses pour s'en passer.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je reconnais volontiers le coût environnemental de ces engrais azotés. Vous avez raison, il faudrait une transition vers la sortie.

À titre personnel, je trouve que cette taxation soudaine est brutale et qu'elle n'est pas souhaitable. Il est certain qu'il faut s'acheminer vers de nouvelles pratiques, mais il ne s'agit pas ici de faire un grand débat pour savoir comment remplacer les engrais. Je suis convaincu qu'il faut pour le moment laisser les agriculteurs gérer cette sortie de crise et éviter d'ajouter une taxe. Mais cela ne signifie pas, bien sûr, qu'il ne faut pas encourager la recherche et le développement de solutions alternatives et prévoir ultérieurement une sortie progressive.

Vous proposez de fixer à 0,27 centime d'euro par kilo le montant de la redevance, ce qui est prohibitif, et qui représente une recette annuelle de 700 millions d'euros. C'est une poussée brutale vers la sortie qui n'est pas souhaitable à ce stade.

Avis défavorable.

La commission rejette successivement l'amendement I-CF1186 et les amendements identiques I-CF1144 et I-CF1381.

L'amendement I-CF569 de M. Fabrice Brun est retiré.

La commission étudie les amendements identiques I-CF94 de M. Marc Le Fur, I-CF685 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF957 de M. Vincent Rolland.

M. Marc Le Fur. J'attache la plus grande importance à cet amendement qui est hélas de circonstance.

On salue et on applaudit les actions des Services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) et de nos pompiers : c'est très bien et on le fait à bon escient. Mais vient un moment où il faut traduire ces actes en matière de priorité fiscale. Or, quand les pompiers partent en mission, ils sont traités, au titre de la TICPE, comme des gens qui se promènent, c'est-à-dire qu'ils payent le même taux de TICPE. Ceci n'est pas tolérable. On ne peut pas continuer à se lever dans l'hémicycle, comme on le fait très régulièrement, pour saluer leur action, sans le concrétiser. C'est à cela que sert aussi une loi de finances. Aussi, je propose que les SDIS soient dispensés de TICPE.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'adoption de cette disposition enverrait un signal fort aux SDIS. Effectivement, il est bon de les remercier et de les féliciter, mais c'est encore mieux de leur donner des moyens supplémentaires. L'argent qui ne servirait pas à payer la TICPE

pourrait être utilisé à l'achat de matériel, ce qui constitue une priorité pour nos sapeurs-pompier.

M. Vincent Rolland. Mieux vaudrait que les SDIS puissent bénéficier de matériels modernes et de casernes plutôt que de payer une taxe. N'oublions pas que cela repose sur les frêles épaules des collectivités territoriales.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous avons déjà évoqué la question de l'exonération de TICPE pour les carburants utilisés par les SDIS dans le cadre de l'examen du PLFR 3. Je comprends bien le problème que vous posez, mais il ne peut pas se régler par une exonération de TICPE, qui serait contraire au droit européen. La police, la gendarmerie et l'armée ne sont pas non plus exonérées, mais, le produit de cette taxe revenant dans les caisses de l'État, on est en quelque sorte dans une économie circulaire. Mais je comprends bien qu'en la matière la TICPE est payée par le département.

Le seul moyen de résoudre ce problème serait de pouvoir chiffrer le montant que représente la TICPE pour les SDIS et de compenser cette somme par une ligne budgétaire. Je veux bien travailler avec vous sur ce point. Je pense que ce serait contraire au droit européen d'exonérer les SDIS du montant de la TICPE.

M. Marc Le Fur. Ce serait tellement plus simple de les en exonérer ! Certes, le calcul est possible, mais pourquoi faire compliqué quand on pourrait faire simple !

M. le président Éric Woerth. Monsieur Le Fur, ce serait déjà une avancée ! Je pense qu'il faut en discuter avec le ministre.

Mme Marie-Christine Dalloz. Je suis très favorable à l'approche du rapporteur général. Chaque département étant couvert par un service départemental, il suffit de demander aux pompiers quelle est leur consommation par intervention. L'État pourrait prendre à sa charge le montant de la TICPE lié aux interventions. Bref, c'est une excellente proposition.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis défavorable à ces amendements parce que je ne peux pas valider l'exonération. Je vous propose de poursuivre cette discussion dans l'hémicycle avec le ministre.

M. le président Éric Woerth. Je vous propose de retirer vos amendements puis de les redéposer en séance publique. Ainsi, vous pourrez avoir cette discussion.

Les amendements identiques I-CF94, I-CF685 et I-CF957 sont retirés.

La commission en vient à l'amendement I-CF1181 de M. Boris Vallaud.

M. Jean-Louis Bricout. Alors qu'une niche fiscale exonère de TICPE les navires de pêche et les croisiéristes, les ONG qui luttent contre le braconnage en mer ou œuvrent pour la dépollution marine ne sont pas exonérées. C'est pourquoi je vous propose de rétablir une certaine justice fiscale en attendant de supprimer cette niche qui n'est pas très écologique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous sommes dans un cas un peu différent que précédemment, parce que le droit européen permet l'avitaillement en franchise des navires affectés à une activité commerciale ou une mission de service public.

S'agissant de la mission de service public, il s'agit des navires de l'État et, à titre très dérogatoire, des associations qui justifient de circonstances particulières les conduisant à se substituer de manière permanente aux organismes de sauvetage maritime ou à certains services de l'État. C'est le cas de la Société nationale de sauvetage en mer, mais pas des ONG. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF1181.

Article additionnel après l'article 15 : *précisions relatives au périmètre d'application du tarif réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques portant sur les entreprises du secteur extractif des roches siliceuses*

La commission examine l'amendement I-CF1115 de M. Vincent Ledoux.

M. Vincent Ledoux. L'amendement a pour objet de préciser le périmètre d'application du tarif réduit de TICPE pour les entreprises du secteur extractif, qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 2021. Le périmètre prévu présente un risque de confusion entre plusieurs types de matériaux dont certains sont exposés à la concurrence internationale – je pense notamment à la région frontalière avec la Belgique – alors que d'autres ne le sont pas. Afin de lever cette ambiguïté, il est proposé d'explicitier le critère de destination, à savoir les minéraux destinés à la production de minéraux industriels, et d'augmenter le pourcentage de pureté de la dolomie.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Si j'ai bien compris, cet amendement permet de mettre fin à une sorte de confusion qui existe dans la coexistence de différents types de matériaux, donc d'être plus précis sur ceux devant bénéficier de tarifs réduits. Avis favorable.

L'amendement I-CF1115 est adopté (amendement 2887).

Après l'article 15

La commission est saisie des amendements identiques I-CF1271 de M. Jean-Paul Dufregne et I-CF1382 de M. Dominique Potier.

Mme Christine Pires Beaune. Avant de vous présenter l'amendement, je tiens à me féliciter que le Parlement européen vienne d'adopter, dans le cadre de l'examen de la loi sur le climat, un amendement portant de 55 % à 60 % l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030.

D'ici à 2025, la totalité des subventions aux énergies fossiles devront être supprimées, conformément à l'engagement pris par la France dans le cadre de la stratégie bas carbone. Le ministre Bruno Le Maire a indiqué vouloir engager la réduction de ces dépenses fiscales dès le projet de loi de finances pour 2021. Avec cet amendement, il s'agit de réduire certaines dépenses fiscales, notamment sur les énergies conventionnelles qui viennent concurrencer de fait la rentabilité des énergies renouvelables.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable.

M. Julien Aubert. La pandémie de Covid-19 a montré ce que devenait une économie à l'arrêt. Nous n'avons même pas réussi à atteindre le niveau fixé par l'Accord de Paris. Aujourd'hui, ce sont des centaines de milliers d'emplois qui sont menacés.

Il faudra bien qu'on examine un jour ces politiques écologiques avec beaucoup plus de rationalité, et surtout qu'on prenne en compte le climat économique. Nous en sommes toujours aux objectifs qui ont été fixés avant la crise, en faisant mine de considérer que rien n'a changé, comme on a voulu maintenir la trajectoire carbone d'avant la crise des gilets jaunes. Or, un jour on se prend le mur, et on s'aperçoit que ça ne va pas.

Mme Christine Pires Beaune. M. Aubert vient tout simplement de dire qu'on devrait revoir notre stratégie bas carbone. Peut-être va-t-il déposer une proposition de loi en ce sens...

On trouvera toujours de bonnes raisons pour ne pas atteindre les objectifs fixés. Au contraire, il faut mettre à profit cette crise pour voir comment on peut remplir les objectifs bas carbone et aider nos entreprises, car je vous rappelle que le plan de relance a inscrit plus d'un milliard d'euros précisément pour décarboner nos industries.

La commission rejette les amendements identiques I-CF1271 et I-CF1382.

Puis elle examine l'amendement I-CF568 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Il s'agit d'exonérer de TICFE la part d'électricité autoproduite par les projets d'autoconsommation collective, au même titre que pour l'autoconsommation individuelle.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous avons déjà eu ce débat à plusieurs reprises. L'avis de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) était assez clair : elle préconisait de ne pas étendre l'exonération de la part d'électricité aux projets d'autoconsommation collective. Avis défavorable.

M. Fabrice Brun. N'est-ce pas notre rôle, en tant que parlementaires, d'inciter la CRE à appréhender cet objectif, afin de soutenir tous les projets qui permettent de réduire les émissions de CO₂ ? Lorsqu'on m'interroge sur ce sujet, j'ai du mal à expliquer pourquoi les projets d'autoconsommation individuelle bénéficient d'une exonération mais pas les projets d'autoconsommation collective qui sont en fait de petits projets individuels cumulés.

La commission rejette l'amendement I-CF568.

Puis elle étudie les amendements identiques I-CF1241 de M. Marc Le Fur et I-CF1363 de M. Fabrice Brun.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement de M. Le Fur prévoit une taxation différenciée des énergies renouvelables et des énergies fossiles pour maintenir une exonération ciblée de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN) pour les consommateurs volontaires de gaz renouvelable injecté dans les réseaux, dont la traçabilité est assurée par les garanties d'origine.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne souhaite pas revenir sur les forfaitisations du biogaz qui avaient fait l'objet de concertations avec les énergéticiens. Aussi, je propose d'en rester à la fiscalité actuelle.

La commission rejette les amendements identiques I-CF1241 et I-CF1363.

Puis elle passe à l'amendement I-CF1226 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Mon amendement coûte cher, mais il réintroduit de la logique.

Auparavant, les énergies renouvelables étaient financées par la contribution au service public de l'énergie (CSPE), autrement dit par une contribution qui reposait sur le prix de l'électricité. Moralité, le prix de l'électricité a augmenté très fortement ces dix dernières années. Comme on s'est aperçu que c'était illogique, on a décidé de les financer sur la fiscalité des carburants. Pour une raison que j'ignore, on a augmenté fortement la fiscalité sur les carburants, mais on a oublié de baisser la taxation sur l'électricité décarbonée. Aussi, je propose de supprimer la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) – ancienne CSPE – sur l'électricité de manière à encourager les Français à utiliser l'électricité, à développer le pouvoir d'achat des classes populaires et à créer une vraie différenciation. En créant un véritable différentiel entre les usages carbonés et les usages décarbonés, je réponds à la question de ma collègue qui se demande comment on peut lutter contre le réchauffement climatique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous souhaitez supprimer la TICFE dont le rendement est tout de même de 7,6 milliards d'euros, somme qui est affectée au budget général.

Vous relevez d'abord que la TICFE a perdu son objet de financement des charges de service public de l'électricité, et dans la même phrase vous relevez que la TICFE a remplacé la CSPE. Effectivement, la TICFE ce n'est pas la CSPE. Il ne vous a pas échappé que les deux intitulés de la taxe étant différents, il est logique que leurs sphères le soient aussi.

La TICFE contribue également au financement public de la transition énergétique. Il me semble que vous pouvez croire en l'universalité budgétaire, en tant que magistrat de la Cour des comptes.

Avis défavorable.

M. Julien Aubert. Oui, je crois en l'universalité budgétaire, mais je ne suis pas sûr qu'elle existe. En tout cas, elle existe de moins en moins quand on voit la manière dont le budget est bâti.

Certes, cette taxe a un rendement de 7,6 milliards d'euros, mais vous avez pris des mesures à 20 milliards d'euros.

Vous cherchez désespérément à aider les classes les plus modestes et à supprimer les passoires thermiques avec la rénovation énergétique. Pour le coup, mon amendement a un impact direct sur la facture d'électricité, autrement dit il a à la fois un impact social et un impact écologique.

Je suis d'accord avec vous, la mesure que je propose coûte très cher. Mais que représentent 7,6 milliards d'euros par rapport à un plan de relance de 100 milliards d'euros, c'est-à-dire par rapport à la générosité dont vous avez fait preuve ces derniers mois ?

M. le président Éric Woerth. 7 %, ce n'est pas grand-chose !

La commission rejette l'amendement I-CF1226.

Elle étudie l'amendement I-CF179 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Cet amendement vise à étendre le tarif réduit de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité pour les entreprises de transport interurbain.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement est satisfait parce que le code des douanes n'opère pas de distinction entre autobus et autocars – un autobus est un transport intraurbain et un autocar est un transport interurbain – contrairement à ce que votre amendement laisse penser. Le tarif réduit s'applique donc déjà aux deux. Je vous demande donc de retirer votre amendement.

L'amendement I-CF179 est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF637 de Mme Isabelle Valentin.

Elle est saisie de l'amendement I-CF1219 de M. Hervé Pellois.

M. Hervé Pellois. Les producteurs d'engrais sont soumis à la taxe générale sur les activités polluantes du fait des émissions engendrées par ce secteur. Mais leur contribution reste cependant infime car les seuils d'émission de polluants à partir desquels les entreprises sont taxées sont beaucoup trop élevés et certains polluants majeurs comme l'ammoniac sont exclus de cette taxe. C'est pourquoi cet amendement propose d'inclure dans la TGAP les émissions d'ammoniac.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous avez raison en ce qui concerne le constat, mais c'est un sujet sensible qui mérite un débat politique avec le Gouvernement. Aussi, je vous propose de poursuivre cette discussion avec le ministre en séance publique, pour essayer de comprendre quelles pourraient être les conséquences de cet amendement.

L'amendement I-CF1219 est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF804 de M. Vincent Descoeur.

Elle est saisie, en discussion commune, des amendements I-CF211, I-CF163, I-CF162 de M. Dino Cinieri ainsi que des amendements identiques I-CF96 de M. Marc Le Fur, I-CF270 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF1233 de M. Julien Aubert.

Mme Marie-Christine Dalloz. En raison de la crise qui frappe la filière du transport, cet amendement tend à reporter la diminution de deux euros par hectolitre du remboursement partiel de la TICPE sur le gazole acheté en France, accordé aux conducteurs de véhicules de 7,5 tonnes et plus qui exercent l'activité de transport routier de marchandises, au 1^{er} janvier 2022.

M. Julien Aubert. Cette mesure a été votée dans la loi de finances pour 2020 mais, entre-temps, le secteur du transport a été fortement touché par la crise sanitaire, aussi serait-il sage de la remettre à plus tard.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous souhaitez revenir sur la hausse de fiscalité de deux centimes par litre de gazole mais cette disposition est déjà entrée en vigueur. Il ne s'agit donc pas seulement de la repousser. Nous en avons déjà débattu. La diminution des

cours du pétrole ne justifie pas une telle mesure. Le cœur des problèmes rencontrés par la filière du transport routier n'est pas là, même s'il est bien compréhensible qu'une filière demande toujours à subir moins de taxes. Ce ne serait pas une bonne décision à prendre, aujourd'hui. Avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF211, I-CF163, I-CF162, ainsi que les amendements identiques I-CF96, I-CF270 et I-CF1233.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle **rejette** les amendements identiques I-CF1077 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1248 de M. Hervé Pellois.*

Elle est ensuite saisie des amendements identiques I-CF1075 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1255 de M. Hervé Pellois.

Mme Véronique Louwagie. La loi de finances pour 2020 a créé un registre de suivi afin de s'assurer que le carburant employé pour les travaux non agricoles ou forestiers bénéficie de la fiscalité adéquate. Or son formalisme excessif en rend l'usage difficile, aussi vous est-il proposé de le simplifier.

M. Hervé Pellois. Nous avons du mal à appliquer les mesures votées en décembre dernier ; aussi ne serait-il pas plus mal de revenir à la situation antérieure.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mme Bénédicte Peyrol pourrait vous répondre mieux que moi. Le principe du budget vert nous a permis de mesurer les effets de la réforme du gazole non routier, qui a porté ses fruits même si elle a pris du temps et a nécessité de nombreuses concertations. Je sais bien que le dispositif n'est pas facile à appliquer mais, pour autant, je ne souhaite pas que nous revenions sur la trajectoire adoptée.

*La commission **rejette** les amendements identiques I-CF1075 et I-CF1255.*

Elle examine les amendements identiques I-CF750 de M. Fabrice Brun et I-CF781 de M. Vincent Descoeur.

M. Fabrice Brun. L'amendement vise à affecter une fraction de TICPE aux collectivités territoriales qui ont élaboré un plan climat-air-énergie territorial à l'échelle d'une intercommunalité ou un schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires à l'échelle d'une région. Le montant de la fraction serait fixé à dix euros par habitant pour le premier et à cinq euros pour le second.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous proposez de transférer un milliard aux collectivités territoriales – je parle sous le contrôle du président Jean-René Cazeneuve. Ce serait ponctionner une somme considérable sur le budget de l'État alors que nous avons pris des mesures de relance sans précédent en leur faveur dans ce budget d'urgence. Avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements identiques I-CF750 et I-CF781.*

Article 16 : *Suppression de taxes à faible rendement*

La commission est saisie, en présentation commune, des amendements I-CF799 et I-CF800 de Mme Aude Bono-Vandorme.

Mme Aude Bono-Vandorme. Dans le prolongement de l'action gouvernementale de suppression des taxes à faible rendement et conformément aux préconisations du rapport de l'inspection générale des finances relatif aux taxes à faible rendement, l'amendement I-CF799 vise à supprimer la contribution sur les revenus locatifs, dont les recettes étaient estimées en 2012 à 200 000 euros, tandis que l'amendement I-CF800 tend à supprimer la taxe sur les opérations à haute fréquence, dont le rendement est inférieur à 100 000 euros.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je vous remercie, Madame, de prendre part à l'effort collectif pour supprimer les petites taxes. J'y tiens, vous le savez. Cela étant, j'invite la commission à ne pas adopter ces amendements. C'est un délicat travail de dentelle. Expliquons-nous. La contribution sur les revenus locatifs ne s'applique qu'aux sociétés soumises à l'IS ou aux entités qui ne relèvent pas du régime de sociétés de personnes. Autrement dit, les personnes physiques et les SCI ne la paient pas. Les redevables, de fait, sont peu nombreux, mais cette taxe doit s'apprécier comme la conséquence du choix de l'imposition à l'IS.

Quant à la taxe sur les transactions financières, nous avons déjà supprimé la taxation des opérations intraday en 2017 pour des raisons techniques liées à l'attractivité de la place de Paris – Paris Europlace se tient d'ailleurs en ce moment. Par ailleurs, ne perdons pas de vue ce qu'il se passe au niveau européen. L'Union européenne a pu évoquer la possibilité de créer une taxe sur les transactions financières pour dégager des ressources propres et rembourser l'emprunt de 750 milliards d'euros. Ce serait une mauvaise idée de la supprimer chez nous puis de tenter de peser ensuite politiquement dans la décision d'en créer une à l'échelle européenne d'ici à quelques semaines. En l'espèce, j'y suis défavorable pour des raisons, non pas liées à son rendement, mais au mauvais signal politique que nous enverrions.

Mme Émilie Cariou. Ce type d'amendement montre clairement les limites de l'exercice. Vous voulez, par principe, supprimer toutes les taxes dont le rendement est faible, sans vous soucier de leur finalité, qu'il s'agisse de favoriser un certain comportement ou de financer une action publique. Il n'y a aucun sens, ni fiscal ni économique, à faire ainsi la chasse à toutes les taxes, pour la seule raison qu'elles sont petites.

La proposition de Mme Bono-Vandorme va à contresens de l'histoire mais s'inscrit parfaitement dans votre logique.

M. Charles de Courson. Je me demande à quoi peut bien servir la contribution sur les revenus locatifs. Ceux qui y sont soumis doivent remplir une déclaration d'impôts particulière dont le coût administratif est très certainement largement supérieur à son rendement – 200 000 euros. C'est inouï ! On nous a expliqué, à une certaine époque, que cette contribution serait affectée à l'Agence nationale d'amélioration de l'habitat. Faisons donc sauter ces petites taxes qui n'ont aucune utilité.

M. le président Éric Woerth. Il faut le faire au cas par cas.

Mme Christine Pires Beaune. Monsieur le rapporteur général, pourquoi une taxe destinée à lutter contre le réchauffement climatique, que nous avons créée très récemment, dans le projet de loi de finances pour 2019, figure-t-elle parmi les sept micro-taxes que vous voulez supprimer ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mme Bénédicte Peyrol vous en parlera plus longuement mais le groupe a décidé, en effet, de proposer en séance publique le report de cette suppression pour prendre le temps d'en mesurer les effets.

L'amendement I-CF800 est retiré.

La commission rejette l'amendement I-CF799.

Elle en vient à l'amendement I-CF1454 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mme Cariou n'a pas tort : ce n'est pas parce qu'une taxe a un faible rendement qu'il faut la supprimer. Nous devons faire dans la dentelle et soumettre ce travail de nettoyage à trois critères : la faiblesse du rendement, la caducité de l'usage, le sens politique ou symbolique de la taxe.

En l'espèce, je vous propose de supprimer la taxe sur les services d'information ou interactifs à caractère pornographique qui font l'objet d'une publicité – autrement dit, le minitel et l'audiotel roses, dont l'usage a fortement faibli ces dernières années.

La commission adopte l'amendement I-CF1454 (amendement 2828).

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF452 de Mme Frédérique Dumas.

Elle passe à l'amendement I-CF1453 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Dans l'objectif de toiletter le bulletin officiel des finances publiques, cet amendement tend à supprimer la contribution sur les ventes de produits alimentaires par les établissements d'hébergement ou de restauration, qui ne s'applique plus depuis le 30 juin 2012.

Soyons clairs : ce n'est pas de la trésorerie pour nos amis restaurateurs mais un simple nettoyage fiscal.

La commission adopte l'amendement I-CF1453 (amendement 2834).

Elle examine l'amendement I-CF576 de M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Dans le prolongement de l'action gouvernementale visant à supprimer les taxes à faible rendement et conformément aux préconisations du rapport de l'inspection générale des finances, cet amendement vise à supprimer les droits d'enregistrement sur les mutations de jouissance, créés en 1798, qui n'auraient rapporté que 1,1 million d'euros en 2012 et dont la pertinence pose question.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous proposez de supprimer un droit fixe de 25 euros pour certains actes volontairement soumis à la formalité de l'enregistrement, ce qui les soumettrait au droit fixe par défaut de 125 euros. Telle n'était pas votre intention, mais vous augmenteriez la taxation de ces actes lors de leur enregistrement. Je vous invite à retirer votre amendement pour le retravailler d'ici à la séance.

L'amendement I-CF576 est retiré.

La commission étudie l'amendement I-CF1456 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement tend à supprimer la taxe sur la transformation des contrats d'assurance vie en contrats euro-croissance, dans le respect des principes que j'ai précédemment énoncés : une petite taxe, dont le rendement est faible, et dont la suppression aurait un sens politique fort – à mon sens, du moins.

Cette mesure est autant un symbole qu'un acte de salubrité fiscale. Nous avons pris des dispositions, dans la loi PACTE, pour remettre en valeur les contrats euro-croissance qui étaient mal vendus. Cela reste le cas, d'ailleurs, et nous devons nous en faire les VRP dans les territoires pour délivrer le message que, désormais, le passage au contrat euro-croissance n'est plus taxé. C'est important, si l'on veut que nos concitoyens souscrivent ce contrat qui maintient davantage l'équilibre entre les unités de compte et les obligations. Tout en simplifiant la fiscalité, nous envoyons un message politique.

La commission adopte l'amendement I-CF1456 (amendement 2830).

Elle est saisie de l'amendement I-CF579 de M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Toujours dans le même objectif, cet amendement vise à supprimer des taxes affectées dont le rendement est proche de zéro.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous avons voté en loi de finances pour 2018 la fameuse taxe sur les yachts, à l'initiative du rapporteur général de l'époque, Joël Giraud. En raison des difficultés de recouvrement, il a été décidé d'en transférer la compétence, d'ici à 2022, de la direction générale des douanes et droits indirects vers la direction générale des finances publiques.

Donnons sa chance à cette taxe, nous referons le point à ce moment-là. C'est vrai, cette taxe ne produit pas les résultats espérés et nous sommes loin des 10 millions d'euros de recettes. Reste à savoir si le problème vient d'une mauvaise définition de l'assiette ou de méthodes de recouvrement insatisfaisantes. L'administration fiscale nous répondra. En attendant, je vous invite à retirer l'amendement.

M. Patrick Hetzel. Je le retire mais je le déposerai à nouveau en séance publique pour que nous puissions en débattre directement avec le Gouvernement et le sensibiliser à la nécessité d'inscrire une clause de revoyure lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2022.

L'amendement I-CF579 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF578 de M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Cet amendement vise à supprimer la taxe prévue à l'article 223 bis du code des douanes car, selon le rapport de l'inspection générale des finances, les recettes sont loin des montants estimés et son coût de gestion est disproportionné.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF578.

Elle étudie l'amendement I-CF1452 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il s'agit de supprimer la taxe à l'essieu sur les véhicules immatriculés dans un État étranger.

Mme Émilie Cariou. Quel est le rendement de cette taxe ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il est nul.

Mme Émilie Cariou. Parce que la taxe n'est pas recouvrée, je suppose. Cela pose un réel problème !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. En effet, un vrai problème de recouvrement se pose.

M. Charles de Courson. Le problème est le même que pour les malus. Puisque vous voulez imposer les camions achetés à l'étranger, ils les loueront pour contourner le dispositif. Dans un monde ouvert, il faut supprimer ce genre de taxes, d'autant plus qu'on ne parvient même pas à les recouvrer. Sans oublier tous les problèmes que cette taxe a posés en Corse. Ne vous souvenez-vous pas de l'amendement que j'avais déposé à ce sujet ?

La commission adopte l'amendement I-CF1452 (amendement 2831).

Elle en vient à l'amendement I-CF1457 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement vise à supprimer la taxe pour l'utilisation de la plateforme Expadon 2, prévue pour assurer la maintenance de la plateforme dématérialisée qui permet de gérer l'ensemble des procédures sanitaires et phytosanitaires nécessaires à l'exportation des produits agricoles français. Il était prévu que l'établissement national des produits de l'agriculture et de la mer, FranceAgriMer, recouvre la taxe mais le recouvrement n'a jamais eu lieu.

La commission adopte l'amendement I-CF1457 (amendement 2832).

Elle en vient à l'amendement I-CF1455 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement vise à supprimer la taxe sur la livraison en France de postes émetteurs-récepteurs fonctionnant sur les canaux banalisés et les droits d'examen pour l'obtention des certificats de radiotélégraphiste et radiotéléphoniste.

La commission adopte l'amendement I-CF1455 (amendement 2833).

Mme Émilie Cariou. Lorsque vous supprimez des taxes qui servent à financer le fonctionnement de certains services, prévoyez-vous une dotation budgétaire pour combler la perte de recettes ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est une très bonne question : tous mes amendements qui visent à supprimer une taxe affectée à un bénéficiaire prévoient en parallèle une compensation financière – lorsque la taxe était recouvrée, du moins.

M. Charles de Courson. Il faut l'accord du Gouvernement !

Elle est saisie de l'amendement I-CF580 de M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Cet amendement vise à supprimer l'affectation d'une partie du produit de cession de la bande des 700 MHz dont le rendement est quasiment nul. Le rapporteur général devrait y être sensible puisqu'il a fait la même proposition lors du vote du précédent budget.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il semblerait que votre amendement pose un problème technique. Je vous invite à le retirer pour le redéposer en séance publique afin que le ministre vous réponde en détail.

L'amendement I-CF580 est retiré.

La commission passe à l'amendement I-CF1458 de M. Laurent Saint-Martin.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement vise à supprimer les droits d'enregistrement de 125 euros pour les cessions à titre onéreux d'un fonds agricole et les cessions de gré à gré d'un navire de pêche artisanale et du matériel servant à son exploitation. Ces suppressions sont également recommandées par l'IGF dans son fameux rapport de 2014 sur les taxes à faible rendement.

La commission adopte l'amendement I-CF1458 (amendement 2829).

Elle examine les amendements identiques I-CF1172 de Mme Sabine Rubin, I-CF1319 de M. Matthieu Orphelin et I-CF1432 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Sabine Rubin. Il est prévu de supprimer la taxe sur les hydrofluocarbures, gaz réfrigérants qui comptent parmi les plus puissants gaz à effet de serre. En 2018, ils furent à l'origine d'un peu plus de 5 % des émissions de gaz à effet de serre en France.

Certes, cette taxe ne rapportait pas grand-chose, mais je ne comprends pas pourquoi vous voulez aujourd'hui la supprimer, après avoir eu l'intention de la mettre en place, puis en avoir repoussé l'entrée en vigueur.

Taxer une activité polluante n'a pas qu'un effet symbolique. Cela permet aussi de dégager des recettes qui, même si elles sont faibles, peuvent toujours financer d'autres dispositifs.

L'amendement I-CF1172 vise à supprimer cet alinéa.

Mme Émilie Cariou. Cette taxe, adoptée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019, n'a même pas eu le temps d'entrer en vigueur. Elle répondait à un engagement que le Gouvernement avait pris dans le plan climat et le protocole de Kigali. Elle était accompagnée d'un bonus pour soutenir les investissements dans des machines frigorifiques utilisant des fluides alternatifs. Il nous semble prématuré de supprimer cette taxe qui existe d'ailleurs dans de nombreux pays.

Mme Laurianne Rossi. L'entrée en vigueur de cette taxe au 1^{er} janvier 2021 était conditionnée à l'évaluation et à l'atteinte des engagements pris par les professionnels pour réduire leur consommation de ces gaz. Les modalités d'application de cette taxe avaient été décidées en concertation avec le Gouvernement et nous avons décidé d'en exclure les usages médicaux et certains usages industriels. Or, le respect des engagements pris par les professionnels pour réduire leur consommation n'a fait l'objet d'aucune documentation ou information des parlementaires de la part du Gouvernement. Pourtant, ces gaz, qui comptent

parmi les plus dangereux et les plus nocifs, sont responsables de 5 % des émissions de gaz à effet de serre.

Il nous semble prématuré de supprimer cette taxe avant même son entrée en vigueur et nous proposons donc de la maintenir en attendant que le Gouvernement communique au Parlement des informations concernant la réduction de la consommation de ces gaz.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je vous invite à retirer ces amendements pour les redéposer en séance publique et que nous puissions, si vous le désirez, voter le report de cette mesure de suppression, à la lumière des engagements pris.

Mme Émilie Cariou. Je ne me permettrai pas de retirer l'amendement du président Matthieu Orphelin...

Mme Bénédicte Peyrol. Nous avons travaillé à l'instauration de cette taxe, à l'époque, avec Matthieu Orphelin et Laurianne Rossi. Nous avons obtenu des professionnels concernés qu'ils s'engagent à diminuer leur consommation. Si ces engagements n'étaient pas tenus, la taxe devait entrer en vigueur.

Or non seulement nous n'avons pas été associés aux travaux conduisant à proposer sa suppression mais nous avons découvert, avec une pointe d'agacement, dans la liste des taxes supprimées pour faible rendement, celle sur les hydrofluocarbures.

Cependant, les professionnels ont, semble-t-il, présenté en juin dernier, l'état d'avancement de leurs engagements. Le ministre nous propose par ailleurs de décaler l'entrée en vigueur de cette taxe à 2023. Il serait souhaitable que nous puissions en débattre en séance publique la semaine prochaine, pour que le ministre présente un état des lieux aux parlementaires qui, je le répète, n'ont malheureusement pas été associés aux travaux conduisant à proposer sa suppression.

Mme Laurianne Rossi. Je maintiens l'amendement par respect pour le Parlement qui n'a pas été tenu informé. La filière nous a d'ailleurs dit elle-même qu'aucun comité de suivi n'avait été installé. Cela étant, le Gouvernement compte nous informer en séance publique. Je déposerai alors un autre amendement pour repousser à 2023 l'entrée en vigueur de cette taxe et tenir compte, ainsi, des efforts consentis par les acteurs économiques.

La commission rejette les amendements identiques I-CF1172, I-CF1319 et I-CF1432.

Elle en vient à l'amendement I-CF801 de Mme Aude Bono-Vandorme.

Mme Aude Bono-Vandorme. M. le rapporteur général avait précisé dans sa proposition de résolution pour une révision générale des taxes à faible rendement de juin 2018, qu'il était nécessaire d'en mener une analyse approfondie, de mesurer leurs coûts de gestion, d'en évaluer la pertinence et, lorsque le maintien ne se justifiait plus, d'en proposer et d'en accepter la suppression. Je suis d'accord et cet amendement tend à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'ensemble des taxes existantes.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mme Rossi a raison : il faut respecter le Parlement. Commençons par nous respecter nous-mêmes en nous conformant à ce que le constituant de 2008 attend de nous : contrôlons et évaluons les politiques publiques. Nous pouvons faire ce travail nous-mêmes, quitte à nous forcer un peu. Je souhaite poursuivre mon analyse de la pertinence des petites taxes lors de la rédaction de mon prochain rapport sur

l'application des lois fiscales. Je me ferai aider de tous les corps d'inspection et j'userai de tous les pouvoirs de contrôle qui me sont accordés par la loi organique. Je tiens à ce que les parlementaires fassent l'effort de réaliser eux-mêmes ce travail d'évaluation. Je m'y engage et je vous invite à retirer l'amendement.

La commission rejette l'amendement I-CF801.

Elle adopte l'article 16 modifié.

Après l'article 16

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements I-CF989 de Mme Sabine Rubin, I-CF1276 de M. Fabien Roussel, I-CF652 de M. Christophe Naegelen, I-CF182 de M. Fabrice Brun, I-CF444 de M. Bertrand Pancher, des amendements identiques I-CF439 de M. Bertrand Pancher et I-CF448 de M. Fabrice Brun et enfin des amendements identiques I-CF449 de M. Fabrice Brun et I-CF1275 de M. Jean-Paul Dufrègne.

Mme Sabine Rubin. Cet amendement vise à augmenter la taxe sur les transactions financières (TTF). En taxant les transactions sur les actions et les produits structurés à 0,1 % et certains produits dérivés à 0,01 %, on pourrait dégager 36 milliards d'euros par an à l'échelle européenne, dont 10 milliards environ pour la France. En comparaison, les recettes issues de la pseudo-taxe sur les transactions financières française sont négligeables. Rappelons, au passage, que le Président de la République s'est opposé au projet de TTF française qui aurait été pourtant beaucoup plus efficace.

M. Fabien Roussel. L'amendement I-CF1276 vise à augmenter la taxe sur les transactions financières et à élargir son assiette. Nous le portons avec d'autres groupes mais surtout avec le milieu associatif, en particulier le Réseau Action Climat ou Coordination Sud. Nous proposons de porter le taux de 0,3 % à 0,6 %, sachant qu'une hausse de 0,1 point permet d'augmenter les recettes de la taxe d'environ 500 000 euros. Nous souhaitons également élargir l'assiette aux transactions intrajournalières, ce qui permettrait de porter les recettes supplémentaires de 2 à 4 milliards d'euros.

La TTF présente cet autre mérite de pouvoir désarmer la spéculation financière. Les transactions à haute fréquence explosent depuis des années, sans répondre aux besoins humains ni à ceux de la transition écologique. Seules 2 % des transactions financières correspondent à l'économie réelle, les 98 % autres n'étant que pure spéculation. Le temps n'est-il pas venu d'y mettre fin ?

M. Jean-Paul Dufrègne. Il est même trop tard pour agir.

M. Michel Zumkeller. Cet amendement tend à améliorer le rendement de la taxe sur les transactions financières par quatre moyens : élargir la taxe aux entreprises dont la capitalisation boursière dépasse 500 millions d'euros, contre un milliard aujourd'hui, élargir l'assiette de la taxe aux transactions portant sur les actions enregistrées en France de sociétés étrangères, rétablir l'extension de l'assiette de la taxe aux transactions intra-journalières abrogée en 2018 mais qui avait été décidée en loi de finances pour 2017, porter le taux de la taxe à 0,5 % au lieu de 0,3 %.

Il est important que le secteur financier nous aide à traverser la crise actuelle.

M. Fabrice Brun. Pour la quatrième année consécutive, je porte le débat autour de la taxe sur les transactions financières. Instituée par Nicolas Sarkozy à une époque où beaucoup doutaient de son intérêt, elle permet d'engranger plus d'un milliard d'euros de recettes pour le budget de l'État.

Depuis, nous avons connu une crise sans précédent qui a fait voler en éclats nos certitudes et nos doctrines. Les dépenses engagées par l'État pour soutenir nos concitoyens nous obligent, par ailleurs, à trouver de nouvelles recettes.

L'amendement I-CF182 tend, par conséquent, à élargir l'assiette de la taxe sur les transactions financières, à augmenter son taux et à réintégrer les transactions intrajournalières dans son assiette.

Ce sujet peut nous rassembler, au-delà des clivages partisans. Nous devons avancer pour favoriser l'économie réelle au service de ceux que l'on appelait les premières et deuxième lignes, les invisibles, pourtant indispensables, qui vivent durement de leur travail et ne se retrouvent pas dans ce système ultra-financiarisé.

M. François Pupponi. Le présent amendement prévoit d'élargir le champ de la taxe sur les transactions financières aux transactions intervenant avant le transfert de propriété à l'acquéreur. Cette disposition, adoptée dans la loi de finances pour 2016, a été censurée par le Conseil constitutionnel pour un grief de procédure. L'amendement I-CF444 tend à réintroduire la proposition de manière conforme à la Constitution.

L'amendement I-CF439 vise à porter le taux de la taxe sur les transactions financières à 0,5 %.

M. Jean-Paul Dufrègne. J'ai bien peur que le rapporteur ne donne un avis défavorable à ces amendements malgré leur grand nombre.

L'amendement de repli I-CF1275 vise à porter le taux de la taxe sur les transactions financières de 0,3 à 0,4 %. Cette proposition, plus modeste que la précédente qui portait le taux à 0,6 %, permettrait tout de même de faire passer le rendement de la taxe à 2,096 milliards d'euros contre 1,572 milliard aujourd'hui.

Sans modification de l'assiette et avec une hausse relativement faible, cette disposition ne sera sans doute pas assez incitative pour contrer la multiplication des transactions financières.

Pour autant, elle représente une position de consensus qui rassemble de nombreuses ONG. Elle permettra, de surcroît, de renforcer l'aide publique au développement grâce au financement du fonds de solidarité au développement, que nous souhaitons dé plafonner par ailleurs.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je vous apporterai des réponses similaires à celles de l'an dernier – même si je n'étais pas encore rapporteur général à cette époque.

Madame Rubin, je serais curieux de savoir quelle assiette vous retenez pour trouver 36 milliards d'euros.

Mme Sabine Rubin. C'est à l'échelle européenne.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne comprends pas davantage. Vous partez du principe que cette assiette ne bouge pas.

M. Jean-Paul Dufrègne. Les capitaux circulent.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est justement pour cette raison qu'il ne faut pas prendre de décision sans en mesurer les conséquences.

Monsieur Brun, n'opposez pas l'économie réelle aux transactions financières. Ces deux mondes ne sont pas totalement décorrélés. Il est bien évident que des liens existent et qu'il peut y avoir des répercussions de l'un à l'autre. Si vous affaiblissez la place financière européenne et parisienne, vous affaiblirez d'autant nos entreprises, les PME de nos territoires. Ces deux mondes ne coexistent pas sans jamais communiquer !

Pour ce qui est de la TTF, j'en comprends le principe – elle existe d'ailleurs en France – mais s'il faut l'augmenter, commençons par le faire à l'échelle européenne. D'ailleurs, je l'ai dit tout à l'heure, ce serait un très bon travail pour préparer de nouvelles ressources propres à l'Union européenne, en complément de la taxe carbone aux frontières et de la taxe sur les services numériques à l'échelle européenne. J'approuve cette fiscalité européenne et la TTF serait un bon outil, à condition de ne pas en faire un sujet franco-français qui affaiblirait la place parisienne et renforcerait Francfort, Amsterdam, Madrid, Milan. Bien sûr, l'on peut toujours considérer que la place financière parisienne n'est pas notre priorité et qu'il est préférable de récolter quelques millions d'euros, mais je pense qu'en termes d'investissements, nous aurions davantage à gagner avec une place financière forte à Paris. Avis défavorable.

M. Fabrice Brun. Je suis un petit entrepreneur : je crois savoir un peu comment fonctionne l'économie – l'économie réelle, plus que l'économie très financiarisée, il est vrai. Si votre réponse signifie que, selon vous, les transactions intra-journalières ne relèvent pas de la spéculation pure et simple, c'est à n'y rien comprendre. Peut-être n'est-il pas possible de reprendre en l'état toutes nos propositions au motif que l'État français se trouverait un peu seul, mais ce n'est pas pour autant qu'il faut les balayer d'un revers de main : les Français, eux aussi, savent comment tout cela fonctionne, et ils ne s'y retrouvent absolument plus. Pourquoi ne pas adopter une position de principe, qui permettrait à notre pays de défendre ces propositions beaucoup plus fortement au niveau européen – car j'ai tout à fait conscience, bien évidemment, que c'est au moins à cette échelle que le dispositif sera efficace ?

M. Jean-Paul Mattei. Je soutiens l'amendement I-CF182 de M. Brun car je trouve qu'il est frappé au coin du bon sens. Je comprends vos arguments, monsieur le rapporteur général, mais à un moment il faudra quand même se poser les bonnes questions. Peut-on vraiment dire que les opérations intra-journalières relèvent de l'économie réelle ? C'est une économie qui s'assimile au jeu et profite d'effets d'aubaine. Nous ne sommes pas dans un débat théorique, déconnecté de la réalité de l'économie. Certes, la bourse est nécessaire, bien évidemment, mais il y a un moment où il faut se poser pour réfléchir et étudier les choses calmement. En réalité, il y a un problème d'équité : on crée une rupture entre la grande finance et la véritable économie, ce qui n'est pas bon non plus pour la finance, d'ailleurs. Il serait intéressant de mener une véritable réflexion sur ce sujet qui me semble particulièrement pertinent.

M. Jean-Paul Dufrègne. Nous allons nous aussi soutenir l'amendement de M. Brun, et nous nous félicitons de la position de M. Mattei. Il n'en reste pas moins que l'amendement qui, en définitive, change le moins de choses, c'est notre amendement de repli I-CF1275 : on

passerait simplement de 0,3 % à 0,4 %, sans toucher à l'assiette. S'il y a un signal à envoyer, c'est bien celui-là. Ne nous laissons pas endormir par les arguments du rapporteur général, qui tournent en boucle depuis ce matin, selon lesquels il serait impossible de toucher à quoi que ce soit. Prenons nos responsabilités, et touchons un tout petit peu à la TTF.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Monsieur Dufrègne, il est vrai que la journée est longue, mais je n'essaie d'endormir personne : j'essaie de convaincre avec mes arguments, comme c'est mon rôle de rapporteur. Quand vous serez dans la majorité et que vous exercerez les fonctions de rapporteur général, vous défendrez les vôtres.

Monsieur Brun, je comprends très bien votre position, mais que se passerait-il si on vous suivait ? Les transactions intra-journalières, que je ne trouve pas du tout formidables pour le monde économique, passeraient dans les infrastructures de marché voisines. C'est aussi bête que cela. Ceux qui les pratiquent se fichent pas mal de ce qui se passe ici, et d'opérer à Paris, à Francfort ou à Madrid : ils iront là où l'environnement fiscal est à peu près cohérent. Dès lors que c'est toujours la zone euro, le reste, pour eux, c'est du pareil au même. Les transactions se dérouleront chez nos voisins, et les PME de votre territoire ne s'en porteront pas mieux – au contraire, elles pourraient en être affectées par effet de ricochet, du fait de l'affaiblissement de notre place financière.

Une économie, cela se regarde de façon intégrée. Je n'approuve pas forcément ces pratiques – c'est vrai pour les transactions intra-journalières comme pour le *trading* à haute fréquence. Je dis seulement que l'environnement réglementaire européen, voire mondial, est tel que ce qui n'a pas lieu chez nous a de toute façon lieu ailleurs, et que ce sont autant d'occasions perdues sur le plan économique. Veut-on envisager l'économie en France différemment des autres pays ? Je sais, monsieur Dufrègne, que c'est là un discours libéral ; je l'assume totalement, parce que c'est ce que je pense : si nous laissons faire à côté, nous appauvrissons notre pays, ce qui est une erreur.

M. Daniel Labaronne. Nous ne jouons pas tout seuls sur le marché financier : il faut, *a minima*, définir des règles au niveau européen. Nous avons réussi à instaurer une union bancaire qui ne fonctionne pas trop mal, mais nous n'avons pas encore institué un véritable marché des capitaux en Europe. C'est à cela qu'il faut travailler : nous devons faire des propositions d'harmonisation en ce sens. Si nous fiscalisons les transactions à notre niveau, nous n'arriverons à rien. Peut-être le marché des capitaux fonctionne-t-il d'une manière insatisfaisante, avec des pratiques qui nous déplaisent ; il n'en demeure pas moins que, dans une Europe intégrée, nous ne pouvons pas agir seuls. En revanche, si nous avons une approche politique au niveau européen, nous serons efficaces. Je ne voterai donc pas ces amendements.

La commission rejette successivement les amendements I-CF989, I-CF1276, I-CF652, I-CF182, I-CF444, les amendements identiques I-CF439 et I-CF448, ainsi que les amendements identiques I-CF449 et I-CF1275.

Elle en arrive aux amendements identiques I-CF237 de M. Vincent Descoeur et I-CF276 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ces amendements ont pour objectif d'ouvrir le débat sur le taux de la taxe due par tout opérateur de communications électroniques (TOCE), appliquée peu de temps avant le déploiement de la 4G. Le taux, initialement fixé à 0,9 %, a été porté à 1,3 %. La différence devait être affectée à France Télévisions. Même si ce n'est plus le

cas, on a conservé le taux de 1,3 %. L'objectif est donc, par souci de cohérence et d'affichage, de revenir au taux initial de 0,9 %.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La question de la TOCE, aussi appelée taxe Copé, revient chaque année. La disposition que vous proposez coûte 80 millions d'euros. Je ne suis donc pas favorable à ces amendements. Les opérateurs ont-ils vraiment besoin de cette baisse de fiscalité ? Compte tenu de la situation économique de notre pays, je n'en suis pas certain. Il faut les accompagner dans certains investissements, j'en suis d'accord, notamment s'agissant des infrastructures, mais le plan de relance est aussi là pour cela. Enfin, je rappelle que la taxe Copé avait été créée pour compenser la suppression de la publicité sur France Télévisions après vingt heures. Il me semble nécessaire de préserver cette ressource.

Mme Émilie Cariou. Effectivement, cette taxe avait été instituée pour compenser la suppression de la publicité. Pourquoi son produit n'a-t-il donc pas été affecté réellement à France Télévisions ? Il l'a été pour partie à partir de 2015, parce qu'on avait du mal à boucler le budget de France Télévisions, puis la disposition a été supprimée. Dans un excellent rapport sur le Centre national de la musique, il avait été proposé de l'affecter pour partie à cet établissement. Cette taxe pourrait effectivement financer certains secteurs qui ont souffert de la transition numérique, notamment dans le domaine culturel.

Mme Marie-Christine Dalloz. Monsieur le rapporteur général, vous dites que la taxe est affectée, mais à quoi ? La partie entre 0,9 % et 1,3 % ne l'est plus. Revenons donc au taux initial.

La commission rejette les amendements identiques I-CF237 et I-CF276.

Elle examine l'amendement I-CF1113 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Nous proposons la création d'une taxe nationale sur l'exploitation des écrans publicitaires, pour limiter, d'une part, la prolifération des panneaux numériques, qui sont énergivores, d'autre part, l'omniprésence de la publicité, qui elle est « abrutivore ». (*Sourires.*) Ces écrans, outre qu'ils constituent une pollution lumineuse, sont énergivores et source de gaspillage énergétique, ce que la loi relative à l'énergie et au climat n'a pas du tout pris en compte. Un écran de 2 mètres carrés consomme ainsi 7 000 kilowattheures par an, ce qui équivaut à la consommation d'un couple avec enfants. Quant à leur côté abrutivore... (*Murmures.*) Eh oui, chers collègues. La publicité produit des troubles de l'attention, voire des troubles psychiques.

Cet amendement doit donc permettre de désinciter à l'utilisation massive et inutile de ces écrans, dont l'effet se fait sentir à la fois sur l'environnement et sur la santé psychique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Madame Rubin, « abrutivore », c'est ce qui mange les abrutis... (*Rires.*)

Mme Catherine Osson. En ce moment, les « abrutivores » sont obèses !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF1113.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF1132 de Mme Sabine Rubin.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement I-CF1136 de Mme Sabine Rubin et l'amendement I-CF1389 Mme Christine Pires Beaune.

Mme Sabine Rubin. Nous vous proposons de relever la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ce qui permettrait une relance réelle et ambitieuse du secteur ferroviaire. Ces sociétés engrangent des bénéfiques records : 40 milliards d'euros de dividendes d'ici à 2036.

Mme Christine Pires Beaune. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, comme toutes les autres entreprises, vont bénéficier de la baisse de l'IS, ce qui leur permettra d'économiser entre 152 et 168 millions d'euros – j'ai fait le calcul en me fondant sur les rapports d'activité –, et ce alors que certains rapports, dont celui de la Cour des comptes, vont jusqu'à parler à leur propos de rente. Si, pour ma part, je n'utiliserai pas ce terme, il me semble quand même logique, en compensation de la baisse de l'IS, d'augmenter le niveau de la taxe à laquelle elles sont soumises. D'où ma proposition de la faire passer de 7,32 euros pour 1 000 kilomètres à 8,50 euros. Je vous invite à lire l'excellent rapport du sénateur Vincent Delahaye, qui vient de paraître : il devrait vous persuader de voter cette hausse de la taxe.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est un débat très politique, que nous devons avoir en séance avec le Gouvernement. Tout en donnant un avis défavorable dans le cadre de ce PLF, je rappelle que nous avons majoré la taxe en question au 1^{er} janvier 2020 : celle-ci évolue donc.

Par ailleurs, l'amendement de Mme Rubin visait à laisser au Gouvernement le soin de déterminer le plafond, alors que c'est au Parlement qu'il revient de le faire. Le Parlement est déjà suffisamment affaibli : ne lui enlevons pas encore du pouvoir.

M. Charles de Courson. Monsieur le rapporteur général, pourriez-vous me confirmer que, selon les contrats de concession, les augmentations de fiscalité sont répercutées sur le prix du péage ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je crois que oui.

M. Charles de Courson. C'est donc le consommateur qui paie, madame Rubin, et non ces sales capitalistes qui s'enrichissent avec les concessions. Je rappelle, d'ailleurs, que j'avais combattu la décision de M. de Villepin.

Mme Christine Pires Beaune. Il me semble que les sociétés ne sont pas tenues de répercuter la hausse de fiscalité. En revanche, il y a des mesures compensatoires. Dans le cas présent, ce serait inutile, car elles vont déjà bénéficier de la baisse de l'IS – c'est l'argument principal qui doit conduire à voter la hausse de la taxe.

M. le président Éric Woerth. Probablement, mais ces contrats sont très bien faits pour les sociétés d'autoroutes.

Mme Christine Pires Beaune. C'est pour cette raison que j'avais déposé un autre amendement, monsieur le président, mais vous l'avez déclaré irrecevable.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1136 et I-CF1389.

Elle est saisie de l'amendement I-CF1272 de M. Fabien Roussel.

M. Fabien Roussel. Cet amendement des députés communistes a pour objet d'essayer de limiter, autant que faire se peut, le nombre de camions sur nos routes. En effet, ils sont de plus en plus nombreux, notamment du fait des délocalisations, qui continuent et se traduisent par l'importation de marchandises transportées par la route. Le producteur de verre Verallia ferme un four à Cognac : il y aura plus de camions pour apporter les bouteilles. Si Bridgestone ferme son usine de Béthune, les pneus qui y étaient fabriqués arriveront eux aussi par camion.

Notre amendement est modeste, mais il peut contribuer à rendre plus cher le transport des marchandises par camion. Il vise à augmenter, pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes, la taxe perçue par les concessionnaires autoroutiers. Celle-ci serait trois fois plus importante que pour les autres véhicules. Ce serait une contribution pour le climat, pour notre pays et pour notre industrie.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous proposez en fait de revenir à l'écotaxe d'une manière détournée. D'autres avant vous ont essayé de le faire. Nous pourrions avoir ce débat dans l'hémicycle.

M. Fabien Roussel. Nous allons avoir de nombreux débats dans l'hémicycle !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est normal : c'est le lieu du débat. La commission est plus technique, l'hémicycle est plus politique, nous le savons tous. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF1272.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF1138 de M. Éric Coquerel.

Elle en arrive à l'amendement I-CF68 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. La fiscalité doit tendre à rétablir l'égalité devant les charges publiques entre les commerces sédentaires – nos commerces de proximité – et l'e-commerce. Tel est l'objet de cet amendement, qui vise à instaurer une taxe d'écoresponsabilisation pour l'e-commerce, dont l'impact sur l'environnement ne doit pas être sous-estimé.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est le débat sur la fiscalité d'Amazon, pour dire les choses simplement. Nous sommes tous d'accord pour dire que la fiscalité actuelle n'est pas satisfaisante, mais que se passerait-il si on appliquait la taxe que vous proposez ? Excusez-moi de vous le dire, mais je n'y verrais que des inconvénients.

M. Fabrice Brun. Tout le monde s'en va !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mais non, ne soyez pas caricatural. Votre proposition pose problème pour l'emploi, mais surtout, c'est le consommateur qui va être directement taxé. Cela ne marche pas.

M. Fabrice Brun. Donc on ne peut rien faire ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Si, on peut taxer plus justement ces entreprises du numérique. Cela prend du temps. Notre majorité l'a fait, alors que d'autres pays ne le voulaient pas. Marc Le Fur n'est pas là, mais il aurait pu en témoigner : nous étions ensemble à Washington lors de la phase cruciale des négociations. Il fallait du courage pour le

faire, et cela a bien fonctionné. Il est donc possible de taxer les géants du numérique, mais cela ne se fait pas comme vous le proposez, c'est-à-dire en liant la fiscalité à la livraison des biens commandés par voie électronique. Personne n'est gagnant, sauf les comptes publics.

M. Fabrice Brun. Monsieur le rapporteur, j'entends votre analyse. Je suis le premier député de cette législature à avoir déposé une proposition de loi relative à la taxation des GAFA (Google, Amazon, Facebook, Apple) : c'est dire si je partage ce combat – comme beaucoup de monde ici, d'ailleurs. Si la taxe d'écoresponsabilisation que je propose ne vous paraît pas adaptée, quelles autres propositions peut-on faire pour réduire le différentiel de concurrence entre nos commerces de proximité, dans les centres-bourgs ou les centres-villes, et les géants mondiaux de l'e-commerce ?

M. le président Éric Woerth. Vous poserez la question au Gouvernement : c'est lui qui négocie.

La commission rejette l'amendement I-CF68.

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CF534 de Mme Lise Magnier, l'amendement I-CF719 de M. Charles de Courson, l'amendement I-CF533 de Mme Lise Magnier, l'amendement I-CF718 de M. Charles de Courson, l'amendement I-CF535 de Mme Lise Magnier et l'amendement I-CF720 de M. Charles de Courson.

Mme Lise Magnier. Ces amendements visent à ouvrir le débat sur la fiscalité du tabac. C'est une fiscalité de santé publique : l'objectif est de porter le prix du paquet de cigarettes à 10 euros pour inciter les Français à arrêter de fumer.

Le marché du tabac évolue. On a connu l'introduction de la « vape », qui n'est plus assujettie qu'à la TVA, puisque, dans le PLF de l'année dernière, la seule autre taxe qui portait sur elle a été supprimée. Un nouveau produit est arrivé sur le marché : le tabac à chauffer. Les études sont très claires : la nocivité de la cigarette tient en grande partie à la combustion. L'avantage du tabac chauffé tient au fait qu'il ne se consume pas, ce qui réduit de 90 % la nocivité.

Or il n'existe pas de catégorie fiscale pour le tabac à chauffer. C'est tout l'objet de ces amendements, qui visent également à prendre en compte sa plus faible nocivité pour les consommateurs.

À travers l'amendement I-CF534, je propose un niveau de fiscalité représentant 10 % de celle qui est appliquée à la cigarette, compte tenu du fait que les risques sont 90 % moins élevés. L'amendement I-CF533 vise à aligner la fiscalité sur le niveau moyen observé dans les dix-sept pays européens ayant créé cette nouvelle catégorie fiscale. L'amendement I-CF535 alignerait quant à lui la fiscalité sur celle du tabac à rouler.

M. Charles de Courson. Mes trois amendements sont à peu près les mêmes que ceux de Mme Magnier. Tous ont le même objectif : essayer de faire basculer une partie des fumeurs de tabac vers le tabac à chauffer.

Il n'y a pas de problème pour la e-cigarette : elle ne supporte aucune taxe spécifique. Il y en a un, en revanche, pour le tabac à chauffer, car c'est une catégorie qui n'existe pas. Il est classé parmi les « autres tabacs à fumer ». De ce fait, on lui applique un taux de taxation qui est le plus élevé, et de très loin, de toute l'Europe. Le résultat en est que le pourcentage des fumeurs qui y ont recours est aux alentours de 6 % chez nous, contre 20 % à 30 % dans d'autres pays.

Or, comme l'a rappelé Lise Magnier, il présente 90 % de risques en moins pour la santé que le tabac à fumer.

Il convient donc de créer une ligne spécifique pour le tabac à chauffer. S'agissant du niveau de fiscalité, il y a trois solutions : on peut se caler soit sur la moyenne européenne, c'est-à-dire 120 euros pour 1 000 grammes – c'est l'objet de l'amendement I-CF718 –, soit sur le tabac à rouler, à savoir 288 euros – c'est l'amendement I-CF720 –, ou encore, ce qui à mon avis serait le plus astucieux, le fixer à 10 % de la valeur applicable au tabac à fumer, ce qui correspond à la différence de nocivité. La plupart de mes collègues semblent préférer soit un niveau identique à celui du tabac à rouler soit un taux proche de la moyenne européenne.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les chiffres que vous donnez concernant la moindre nocivité supposée du tabac à chauffer : d'autres études, émanant de l'Organisation mondiale de la santé, ne disent pas cela. Elles considèrent même que le tabac à chauffer est aussi nocif que les autres formes de consommation du tabac. Ne jouons pas les faux experts : l'OMS, ce n'est pas n'importe quel institut.

L'abattement à 90 % n'est donc pas très responsable en termes de santé publique. Faut-il taxer le tabac à chauffer au niveau de la moyenne européenne ? Ce qui est sûr, c'est que la question doit être posée : il y a effectivement un flou. Il ne doit pas rester dans la catégorie « autres tabacs à fumer ». Nous poserons la question au ministre dans l'hémicycle pour connaître la position du Gouvernement et de l'administration. Pour le reste, dans la mesure où il n'est pas démontré que le tabac à chauffer est moins nocif, contrairement à la e-cigarette, j'émet un avis défavorable.

M. Charles de Courson. Je ne suis ni médecin ni spécialiste de ces questions, mais j'ai lu un certain nombre d'études. Le problème du tabac à fumer, c'est qu'il se consume : contrairement à ce qu'on pense, ce n'est pas le tabac en tant que tel qui est nocif, c'est sa combustion. L'intérêt du tabac à chauffer, c'est qu'il n'y a pas de combustion. Je ne dis pas que c'est formidable, mais, s'agissant de la taxation, il ne faut surtout pas en rester à la situation actuelle. En termes d'efficacité de la politique de santé publique, je pense que la solution raisonnable est d'opter pour une fiscalité de 120 euros pour 1 000 grammes. Si tous les pays d'Europe l'ont fait, monsieur le rapporteur général, ce n'est peut-être pas tout à fait dénué de sens. Je rappelle que nous avons l'un des taux de consommation de tabac les plus élevés d'Europe, avec les Grecs et les Portugais.

La commission rejette successivement les amendements I-CF534, I-CF719, I-CF533, I-CF718, I-CF535 et I-CF720.

Elle en arrive à l'amendement I-CF798 de Mme Stella Dupont.

Mme Stella Dupont. L'an dernier, nous nous sommes penchés sur la question des taxes sur les titres de séjour. Nous avons apporté un certain nombre de modifications, mais il y a un cas qui est passé entre les mailles du filet : le conjoint étranger d'un Français ne peut accéder qu'à un titre de séjour d'un an, et doit donc payer les taxes afférentes chaque année, alors que le conjoint étranger d'un ressortissant communautaire vivant dans notre pays bénéficie d'un titre de cinq ans. Il y a là une incohérence qu'il faut corriger.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement s'inscrit dans la continuité de ce que nous avons fait l'an dernier : la taxe sur les titres de séjour est passée de 250 à 200 euros. Il serait utile d'avoir une évaluation de cette mesure, même si nous avons peu

de recul : avez-vous interrogé le Gouvernement ? Cela permettrait de savoir si l'on peut aller jusqu'à l'exonération.

Sur le fond, je saisis tout à fait la pertinence de votre amendement. J'avais d'ailleurs approuvé vos propositions l'an dernier sans difficulté. Toutefois, j'aimerais que nous ayons un premier bilan des mesures prises l'an dernier. Pourriez-vous le redéposer en séance ?

Mme Stella Dupont. À ma connaissance, cette évaluation n'a pas été faite. Quoi qu'il en soit, j'aborde un point spécifique et indépendant de la diminution de la taxe.

M. le président Éric Woerth. Effectivement : il faudrait connaître la raison de cette situation étrange.

Mme Stella Dupont. Je retire mon amendement à ce stade. Je le redéposerai en séance pour obtenir plus d'éléments.

L'amendement I-CF798 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF1393 de M. Philippe Chassaing.

M. Philippe Chassaing. Il s'agit d'un petit amendement, qui ne coûte pas très cher : peut-être aurai-je votre accord, monsieur le rapporteur général... Il s'agit d'exonérer certains publics fragiles du paiement de la redevance pour protection du milieu aquatique, qui est une des composantes du permis de pêche, ce qui ferait donc mécaniquement baisser le prix de celui-ci.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cette redevance est de 10 euros par an environ : le risque d'une censure pour rupture d'égalité devant l'impôt vaut-il la peine d'adopter cet amendement ? Je n'en suis pas certain. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF1393.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement I-CF823 de M. Christophe Naegelen, I-CF1274 de M. Jean-Paul Dufrègne et I-CF775 de Mme Émilie Cariou.

M. Michel Zumkeller. L'amendement I-CF823 vise à faire contribuer les acteurs de l'assurance, au vu de la crise que traverse l'économie française. D'ailleurs, ils bénéficient, même malgré eux, de la chute significative du nombre de sinistres couverts. Nous proposons simplement de rétablir la taxe exceptionnelle de 10 % assise sur le montant de la réserve de capitalisation des acteurs de l'assurance, qui avait été instaurée en 2011.

M. Fabien Roussel. L'amendement I-CF1274 vise lui aussi à instaurer une taxe de 10 % sur les réserves de capitalisation. Nous avons défendu la même proposition en PLFR ; le rapporteur général avait alors loué cette idée et proposé de déposer de nouveau un amendement en projet de loi de finances. L'absence de prise en charge des pertes d'exploitation par les assurances a suscité beaucoup d'émoi, notamment chez les restaurateurs et cafetiers, qui paient leur assurance mais n'ont pas été indemnisés. Les assureurs auraient pu participer un peu plus. Notre proposition reprend tout simplement un dispositif mis en œuvre par le président Sarkozy à l'issue de la crise de 2008. Je m'étonne d'ailleurs que la proximité qui existe entre lui et le

président Macron n'ait pas conduit à mettre de nouveau l'idée sur la table. Ce sont donc les députés communistes qui en font la proposition.

M. le président Éric Woerth. Je vous ai envoyé hier soir, pour information, les statistiques de la Fédération française de l'assurance sur la participation des assureurs aux efforts en réponse à la crise.

Mme Émilie Cariou. La réserve de capitalisation est assise sur les plus-values de cession d'obligations. Théoriquement, cette réserve défiscalisée sert à amortir les moins-values, mais les assureurs cèdent rarement les obligations dans ce cas de figure. Au fil des années, le niveau de la réserve a donc augmenté. Elle a été partiellement taxée sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy, à 10 %, mais elle avait économisé beaucoup plus d'impôt sur les sociétés. Sous le quinquennat de François Hollande, elle a de nouveau été taxée à 7 %. À travers l'amendement I-CF775, nous proposons un taux plus raisonnable : 5 %.

Je souscris bien évidemment à ce qui vient d'être dit par mes collègues : cette période impose un effort de solidarité. L'économie réelle a beaucoup souffert de la crise du Covid-19 ; la finance un peu moins, pour toute une série de raisons.

En ce qui concerne la sinistralité, nous allons l'analyser, mais ce n'est pas d'elle qu'il s'agit, monsieur Woerth.

M. le président Éric Woerth. Certes, mais je répondais à M. Roussel, qui disait que les assureurs n'avaient pas joué leur rôle. Je ne prends pas partie : je disais que je vous avais envoyé les documents.

Mme Émilie Cariou. La réserve de capitalisation est un enrichissement qui n'a jamais été taxé. Nous vous proposons de soumettre les assureurs à un effort de solidarité dans ce moment de crise sanitaire.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous n'allons pas refaire les débats sur le rôle des assureurs. J'essaie, depuis le début de la crise, d'être le plus objectif possible, et je pense avoir été suffisamment critique. Les 400 millions d'euros de promesses de dons – passez-moi l'expression – au fonds de solidarité ont été décaissés en quasi-intégralité. Je ne reviens pas sur l'ensemble des autres mesures, notamment les gestes commerciaux qui ont été consentis. Je ne dis pas du tout que tout est parfait, mais, objectivement, on ne peut pas prétendre que le secteur de l'assurance a été totalement absent. La notion de risque lié à une menace sanitaire n'existait pas : il doit absolument être intégré dans les contrats, en faisant l'objet d'une nouvelle contribution, pour permettre la prise en charge des pertes d'exploitation. Par ailleurs, comme l'a dit le président Woerth, des informations nous ont été envoyées.

La raison principale de mon avis défavorable est que vous allez toucher à des obligations prudentielles, ce qui n'est pas forcément le meilleur outil. Les fonds propres des entreprises sont déjà affaiblis du fait de la crise économique : il ne faudrait pas déstabiliser aussi le secteur de l'assurance, car ce sont les souscripteurs d'assurance vie qui en pâtiraient.

M. Charles de Courson. Je suis moi aussi hostile à cette idée car, à l'époque de M. Sarkozy, la taxe était exceptionnelle. Dans vos amendements, elle est permanente.

De plus, ces réserves de capitalisation sont une garantie pour les assurés, pas pour les sociétés d'assurance. Avec un taux de 6 %, en seize ans il n'y a plus de réserves – si le taux est de 5 %, au bout de vingt ans.

M. Jean-Paul Dufrière. Vous caricaturez !

M. Charles de Courson. C'est mécanique, mes chers collègues.

Avec une telle mesure, vous allez déstabiliser complètement le système. Je vous le dis franchement : ce n'est pas raisonnable.

M. Fabien Roussel. Mais non, nous n'allons pas déstabiliser les assurances !

M. Michel Zumkeller. Ce que nous proposons a déjà été fait en 2011. À ce moment-là, Charles de Courson l'avait voté, en tout cas je le suppose, car nous faisons partie de la majorité. Qui a été fragilisé ? Quelle société d'assurance a disparu ? Aucune.

M. Charles de Courson. Certes, mais la taxation était exceptionnelle !

M. Michel Zumkeller. Celle-ci aussi peut l'être : nous pourrions la limiter à un an et demi ou deux ans. Là n'est pas la question. Comment pourrions-nous tuer des sociétés d'assurance dès lors que, tout au contraire, du fait de la crise, elles ont mis encore plus d'argent de côté ? Le raisonnement ne tient pas.

La commission rejette successivement les amendements I-CF823, I-CF1274 et I-CF775.

Elle examine l'amendement I-CF241 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Avec cet amendement, je propose d'anticiper compte tenu du contexte. Autant, il y a quelques semaines, nous pouvions avoir une forme d'optimisme, et le troisième PLFR envisageait la fin au 31 décembre 2020 des mesures d'accompagnement pour certains des secteurs les plus touchés par le coronavirus, autant il me paraît désormais plus prudent de les reconduire jusqu'en 2021.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il s'agissait de mesures d'urgence. Je ne pense pas qu'il faille proroger le dégrèvement de CFE comme vous le proposez. Du reste, la question de la CFE est traitée dans l'article 4, qui prévoit une compensation directe de la réduction de l'assiette et de la modification du taux à la place des dégrèvements.

En revanche, il serait intéressant que le Gouvernement nous dise si l'objectif a été atteint, combien de délibérations ont eu lieu – quand nous avons voté la disposition au mois de juillet, il y avait des incertitudes à propos de la date. Toutes les mesures prises en faveur des entreprises doivent être appliquées.

M. Arnaud Viala. Notre collègue Marie-Christine Dalloz soulève une question importante : la situation des secteurs n'ayant aucune perspective de reprise. Je pense en particulier aux agences de voyages. Si on ne leur dit pas dès à présent de quelles aides elles vont disposer dans les semaines et les mois qui viennent, elles disparaîtront corps et biens, tout simplement parce qu'elles sont déjà en sursis. Plus aucun client ne pousse la porte de leurs établissements.

La commission rejette l'amendement I-CF241.

Elle est saisie de l'amendement I-CF167 de M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Il vise à réécrire un alinéa de la dernière loi de finances rectificative pour 2020 pour apporter des précisions juridiques concernant les autorités organisatrices de la mobilité. Je ne rouvrirai pas le débat que nous avons eu avec M. le rapporteur général et M. Cazeneuve à propos de la compensation pour les AOM hors Île-de-France. Nous suivrons la question de très près, en séance mais aussi par la suite : les promesses doivent trouver une traduction financière.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cette question, comme celle de la compensation pour Île-de-France Mobilités, devrait être abordée dans le quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020.

La commission rejette l'amendement I-CF167.

La commission examine les amendements identiques I-CF330 de Mme Véronique Louwagie et I-CF722 de M. Charles de Courson.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF330 vise à rétablir un peu d'équité entre le commerce physique et le commerce en ligne, en supprimant une disposition adoptée récemment majorant la taxe sur les surfaces commerciales – TaSCom – au-delà de 1 500 m².

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable. La TaSCom doit être débattue globalement. En outre, l'amendement a un coût de 200 millions d'euros, pour un effet assez faible.

La commission rejette les amendements I-CF330 et I-CF722.

Elle examine ensuite l'amendement I-CF298 de M. Michel Castellani.

M. François Pupponi. L'amendement vise à affecter la majoration de la TaSCom au budget de la Collectivité de Corse, avec des seuils d'application de la majoration adaptés.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF298.

Article 17 : Suppression de dépenses fiscales inefficaces

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF373 de Mme Véronique Louwagie.

Puis elle examine l'amendement I-CF516 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Le premier alinéa de l'article 17 vise à supprimer l'exonération de taxe intérieure de consommation dont bénéficient les huiles végétales pures, qui sont notamment utilisées pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle et de ceux d'autres professions.

Les pêcheurs ont été largement affectés par la crise du Covid-19. Or la suppression de cette exonération est de nature à alourdir les charges pesant sur la profession. Par ailleurs, elle entrave le développement nécessaire et essentiel des biocarburants, également susceptibles d'être utilisés pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle.

Le présent amendement vise à maintenir l'exonération. Au demeurant, je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement la supprime.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cette exonération est sans objet : les pêcheurs professionnels n'utilisent plus d'huiles végétales pour l'avitaillement de leurs navires depuis 2010.

M. Charles de Courson. Ce n'est pas ce que l'on m'a dit. Et si tel est le cas, le coût du maintien de l'exonération est nul.

La commission rejette l'amendement I-CF516.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF1120 de M. Éric Coquerel.

Puis elle examine l'amendement I-CF1121 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. L'amendement précédent portait sur la taxation du kérosène utilisé dans le secteur aérien, qui a été fragilisé par la crise.

L'amendement I-CF1121 vise à supprimer la niche fiscale dont bénéficie le carburant maritime utilisé pour le transport de marchandises et le transfert de personnes. Un cargo produit autant de soufre qu'un million de voitures. Chaque année, en Europe, les émissions du transport maritime provoquent 60 000 décès et coûtent 58 milliards d'euros aux services de santé. Les bateaux de croisière ne sont pas en reste.

L'objectif est précisément de freiner le grand déménagement du monde auquel cette dépense fiscale participe, au profit de la relocalisation des activités.

M. Jean-Paul Dufrègne. Très bien !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable. Cette façon de procéder est bien trop brutale. Si la suppression de niches fiscales produisait un effet sur les filières, cela se saurait. Il faut accompagner les filières, en recourant à la concertation, niche fiscale par niche fiscale, sur plusieurs années. Une suppression brutale, au cœur de la crise, me semble totalement coupable.

Mme Catherine Osson. Très bien !

La commission rejette l'amendement I-CF1121.

Elle examine l'amendement I-CF1119 de Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. Il vise à supprimer la niche fiscale bénéficiant au transport routier de marchandises, dont le coût – un milliard d'euros – n'est pas négligeable. Au lieu de favoriser les entreprises du transport routier, le Gouvernement pourrait utiliser cette somme pour financer un plan de relance. Comment peut-on parler d'avancées écologiques quand on soutient à ce point le transport routier ?

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Comment peut-on dire des choses pareilles ?

Mme Sabine Rubin. Nous nous sommes penchés tout à l'heure sur les niches fiscales qui ne sont pas rentables. Cette niche fiscale le serait si ses recettes étaient utilisées pour financer une véritable transition écologique.

M. Jean-René Cazeneuve. Plus de bateaux, plus de camions, plus de voitures !

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement I-CF1119.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** ensuite l'amendement I-CF1125 de Mme Sabine Rubin.*

Elle en vient à l'amendement I-CF1128 de Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. Il vise à supprimer l'exonération de taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité dont bénéficient les installations industrielles électro-intensives qui fournissent les secteurs de l'aéronautique et de l'automobile.

Contrairement à une croyance largement répandue, remplacer un véhicule ancien par un véhicule propre n'est pas nécessairement un progrès écologique. La production de véhicules, y compris ceux qualifiés de propres, présente un coût écologique pharaonique. Inciter à leur surproduction et à leur surconsommation nous semble complètement irresponsable.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement I-CF1128.*

*Puis elle **adopte** l'article 17 sans modification.*

Article 18 : *Suppression du caractère obligatoire de l'enregistrement de certains actes de société*

La commission examine l'amendement I-CF848 de M. Éric Coquerel.

Mme Sabine Rubin. Nous proposons de supprimer l'article 18, qui abroge le caractère obligatoire de l'enregistrement de certains actes de société. Si nous soutenons l'allègement de certains processus administratifs entravant le fonctionnement de nombreuses PME, nous craignons que la libéralisation incontrôlée des actes d'entreprise, entamée il y a plusieurs années, ne donne trop de latitude aux entreprises désireuses de tricher de diverses façons.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement I-CF848.*

*Puis elle **adopte** l'article 18 sans modification.*

Article 19 : *Harmonisation des procédures de recouvrement forcé des créances publiques*

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement I-CF851 de Mme Sabine Rubin.

Puis elle adopte l'article 19 sans modification.

Article 20 : *Prorogation du taux de l'intérêt de retard et de l'intérêt moratoire*

La commission examine successivement l'amendement I-CF206 de M. Charles de Courson et l'amendement I-CF669 de Mme Véronique Louwagie.

M. Charles de Courson. La seconde loi de finances rectificative pour 2017 a instauré une réduction de 0,4 % à 0,2 % du taux applicable aux intérêts de retard dus par les contribuables à l'État, ainsi qu'aux intérêts moratoires dus par les contribuables ou par l'État.

Le Gouvernement propose la prorogation de ce taux ; l'amendement prévoit de le faire passer à 0,15 % par mois, afin de l'adapter à la crise économique qui frappe notre pays.

En vérité, ce taux ne devrait pas être fixé par amendement, mais en fonction du loyer de l'argent qu'emprunte l'État à deux ans, dont je rappelle qu'il est négatif. Un taux de 0,2 % par mois équivaut à un taux de 2,4 % sur un an, soit un chiffre élevé dans la situation actuelle des taux d'intérêt.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Votre amendement vise à indexer ce taux sur le taux d'intérêt moyen donné chaque année par l'INSEE. Cela aurait pour effet de le faire fluctuer d'une année sur l'autre, ce qui pourrait créer une certaine instabilité pour l'État et pour le contribuable.

M. Charles de Courson. Ce n'est pas ce que je propose, monsieur le rapporteur général.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Votre amendement prévoit une indexation sur le taux d'intérêt moyen et ne comporte aucun chiffre, contrairement à l'amendement I-CF669 de Mme Louwagie.

M. Charles de Courson. Veuillez m'excuser, monsieur le rapporteur général. J'ai en effet défendu l'amendement I-CF669.

Le mieux serait de se fonder sur le taux moyen pondéré, calculé une fois par an, plutôt que de passer par la voie parlementaire. Le taux de 0,4 % par mois – soit près de 5 % par an – était bien trop élevé compte tenu de l'évolution des taux d'intérêt. Si nous maintenons un taux fixe de 0,2 %, comme le propose le Gouvernement, nous obtenons un taux annuel de 2,4 %, qui demeure assez élevé.

La commission rejette successivement les amendements I-CF206 et I-CF669.

Puis elle adopte l'article 20 sans modification.

Article 21 : *Modernisation des contributions à l'AMF*

La commission adopte l'article 21 sans modification.

II. – RESSOURCES AFFECTÉES

A. – Dispositions relatives aux collectivités territoriales

Article 22 : *Fixation pour 2021 de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et des variables d'ajustement*

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF743 de M. Sébastien Jumel, I-CF1016 de Mme Sabine Rubin, I-CF420, I-CF421 et I-CF422 de M. François Pupponi, I-CF1383 de M. Joël Aviragnet et I-CF289 de Mme Marie-Christine Dalloz.

M. Fabien Roussel. L'amendement peut sembler ambitieux, et même audacieux : nous proposons d'augmenter la dotation globale de fonctionnement – DGF – d'environ 15 milliards d'euros, en la portant de 26 à 41,5 milliards d'euros. En fait, nous proposons simplement de rétablir le montant de DGF constaté en 2013.

Nos collectivités territoriales ont particulièrement souffert au cours des dernières années. Elles ont perdu 11 milliards d'euros de dotation sous la présidence Hollande et vous agissez selon la même mécanique, chers collègues de la majorité.

La crise aggrave encore leur situation. Les communes ont perdu des recettes significatives – l'estimation est en cours. Les mesures annoncées compensent en partie ce manque à gagner, mais pas au niveau des dépenses dues à la crise.

Les communes et les collectivités territoriales en général peuvent fortement contribuer au redressement de notre pays, par le concours qu'elles apportent aux populations et par l'investissement d'argent public auquel elles procèdent.

M. François Pupponi. Le sujet des amendements I-CF420, I-CF421 et I-CF422 peut faire figure de marronnier. Toutefois, le discours du Président de la République sur le séparatisme et la nécessité de réarmer la République élude la question des moyens.

Si on ne donne pas aux collectivités locales et aux services concernés des moyens supplémentaires, je ne vois pas comment le programme annoncé par le Président de la République pourrait être appliqué. Mes amendements visent à donner aux collectivités concernées les moyens de faire face à ce défi.

M. Jean-Louis Bricout. L'amendement I-CF1383 vise à augmenter la DGF pour financer les dépenses des communes induites par la domiciliation des personnes sans domicile, qui incombe aux centres communaux d'action sociale – CCAS.

Leur domiciliation est indispensable pour leur assurer un accès au droit, en permettant notamment la réception du courrier et un accompagnement social. La loi sur le droit au

logement opposable – DALO –, adoptée en 2007, en fait un droit opposable, assorti d'obligations.

Les dépenses induites ne sont pas compensées par l'État, alors même qu'elles devraient l'être au titre de l'article 72-2 de la Constitution. L'amendement prévoit une augmentation de la DGF de 10 millions d'euros, fléchés sur cette dépense.

Mme Marie-Christine Dalloz. Comme le précédent, l'amendement vise à augmenter la DGF de 10 millions d'euros, au profit du bloc communal, afin d'aider les CCAS et les centres intercommunaux d'action sociale – CIAS – à faire face aux obligations prévues par la loi DALO et par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové – ALUR. Il s'agit d'un vrai sujet pour les communes, qui doivent loger les personnes sans domicile.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'aimerais d'abord répondre à Fabien Roussel. Pour que nous débattions sereinement de la fiscalité locale et des ressources des collectivités, il faut que nous disposions des mêmes chiffres. Vous ne pouvez pas dire que le Gouvernement agit selon la même mécanique que le précédent, c'est totalement faux. Depuis 2018, le montant global de la DGF est stable, il a même légèrement augmenté.

M. le président Éric Woerth. Pas pour tout le monde !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Le montant global de DGF, fixé en loi de finances initiale, est stable. Les variations constatées d'une commune à l'autre sont dues à l'application de certains critères.

Dans ma circonscription aussi, on trouve des communes dont la DGF diminue. Je m'efforce d'expliquer pourquoi aux maires concernés. Tel est le principe de la DGF.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. C'est la péréquation !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Les moyens donnés par l'État aux communes par le biais de la DGF sont en légère augmentation depuis 2018. J'émet donc un avis défavorable sur les amendements en discussion commune.

M. Jean-René Cazeneuve. J'aimerais compléter les paroles de sagesse de M. le rapporteur général.

Monsieur Fabien Roussel, nous sommes d'accord sur le fait que les collectivités territoriales jouent et joueront un rôle très important, notamment dans la mise en œuvre du plan de relance. C'est pourquoi notre majorité a toujours maintenu le montant de la DGF. Par ailleurs, les recettes de la fiscalité locale ont augmenté de façon significative.

La conjonction de ces deux phénomènes ainsi qu'une bonne expertise des élus en matière de gestion de leurs ressources expliquent que la situation financière des collectivités territoriales n'a jamais été aussi bonne qu'elle ne l'était en 2019. L'année dernière, leur niveau d'investissement a augmenté de 12 %, et leur capacité d'autofinancement de 9 %. Il s'agit d'une très bonne nouvelle pour tout le monde : les collectivités territoriales sont en bonne santé, grâce à la stabilité du montant global de la DGF depuis trois ans.

Naturellement, la crise provoquée par le coronavirus a des conséquences. Nous avons adopté plusieurs dispositions dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative pour 2020, afin de soutenir certains départements et certaines communes d'outre-mer, ainsi que les

communes les plus touchées de métropole. En fin d'année, dans le cadre du quatrième PLFR pour 2020, nous adopterons des clauses de revoyure, ainsi que des mesures d'aide destinées aux collectivités territoriales les plus affectées.

M. Fabien Roussel. Nous ne laisserons pas dire des contre-vérités sans réagir, ni en commission, ni dans l'hémicycle, où nous aurons ce débat.

Monsieur Cazeneuve, le discours que vous venez de tenir peut tromper certains Français, mais pas ceux qui sont directement concernés. Au demeurant, il est identique à celui que tient la majorité sur les dépenses de santé. Certes, les moyens des communes augmentent, mais de 2 %, tandis que leurs dépenses augmentent de 4 %.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. C'est faux !

M. Fabien Roussel. En fin de compte, elles ont moins d'argent qu'auparavant. De même, le budget de la santé augmente, mais pas assez pour faire face aux dépenses. Vous trouverez peu de maires estimant qu'ils ont plus d'argent qu'avant grâce à votre majorité !

Jean-René Cazeneuve. C'est faux !

M. le président Éric Woerth. Chers collègues, chacun dit les choses comme il les ressent. M. Cazeneuve a donné son opinion, M. Roussel la sienne.

M. François Pupponi. À nouveau, je pose à M. le rapporteur général, ainsi qu'à M. Cazeneuve, la question que j'ai posée tout à l'heure.

Le Président de la République a annoncé la semaine dernière, dans un discours auquel je souscris, qu'il faut réarmer la République dans certains quartiers, où elle est en danger. Ma question est la suivante : où trouve-t-on, dans le présent projet de loi de finances, le moindre euro pour concrétiser ce projet ?

Je le soutiens, mais sans moyens, comment fait-on ? Rien en première partie, rien en seconde partie, rien pour les services déconcentrés de l'État, rien pour les collectivités : comment la majorité compte-t-elle financer le projet du Président de la République ? La question n'a rien d'insultant !

La commission rejette successivement les amendements I-CF743, I-CF1016, I-CF420, I-CF421, I-CF422, I-CF1383 et I-CF289.

Puis elle examine l'amendement I-CF543 de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Comme la loi de finances pour 2020, le projet de loi de finances pour 2021 plafonne le niveau du prélèvement sur recettes de compensation des autorités organisatrices de la mobilité – AOM. Chacun sait qu'elles ont connu des difficultés en raison de la crise provoquée par l'épidémie de Covid-19. L'amendement vise à déplafonner le prélèvement sur recettes de l'État versé en compensation aux AOM.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Sur ce point, je ne suis pas de votre avis, monsieur Zulesi. Le maintien du plafonnement du PSR de compensation du relèvement du seuil d'assujettissement au versement transport se justifie par la baisse du niveau des compensations individuelles. Avis défavorable.

M. Jean-Marc Zulesi. Je retire l'amendement.

L'amendement I-CF543 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF925 de Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. Il vise à minorer la ponction effectuée sur deux variables d'ajustement, la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle – DCRTP – et la dotation de transfert des compensations d'exonération de taxe d'habitation – DTCE. Ces deux dotations, créées lors de la réforme de la taxe professionnelle, bénéficient par définition aux collectivités les plus en difficulté.

Monsieur le président, vous vous étiez alors engagé, en tant que ministre du budget, à faire en sorte qu'elles ne jouent jamais le rôle de variable d'ajustement. Tel est pourtant le cas depuis plusieurs années. L'idée est de mettre un terme à cette situation.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne peux pas donner tort à Mme Pires Beaune sur ce point. Toutefois, le montant des minorations est le plus bas jamais constaté. Avis défavorable.

Mme Christine Pires Beaune. Je le reconnais bien volontiers, monsieur le rapporteur général. Je n'en répète pas moins chaque année que minorer ces variables, destinées par définition aux collectivités qui en ont le plus besoin, n'est pas une bonne solution.

La commission rejette l'amendement I-CF925.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF1060 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1176 de M. Fabrice Brun, ainsi que les amendements identiques I-CF1061 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1183 de M. Fabrice Brun.

Mme Véronique Louwagie. L'amendement I-CF1060 vise à annuler la minoration de la DCRTP et de la DTCE prévue par le Gouvernement, qui amputera les recettes des régions de 25 millions d'euros. L'amendement I-CF1061 est un amendement de repli visant à la réduire à 10 millions d'euros.

M. Fabrice Brun. Nous souhaitons sécuriser les ressources des régions, qui sont en première ligne de la relance, en raison de leurs compétences économiques. Nous proposons de figer les ressources qu'elles perçoivent au titre de la DCRTP et de la DTCE. Compte tenu des enjeux économiques de la relance dans les territoires, les minorer est une erreur.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Chers collègues, je suis d'accord avec vous : il faut protéger les ressources des collectivités territoriales. Nous en avons longuement débattu au plus fort de la crise.

Toutefois, les régions sont les collectivités dont les ressources fiscales sont les plus dynamiques. L'accord conclu entre M. le Premier ministre et Régions de France va largement dans le sens de leur préservation, et c'est heureux ! Dans ce contexte, les minorations envisagées me semblent acceptables.

La commission rejette successivement les amendements identiques I-CF1060 et I-CF1176, ainsi que les amendements identiques I-CF1061 et I-CF1183.

Puis elle adopte l'article 22 sans modification.

Article 23 : *Évaluation des prélèvements opérés sur les recettes de l'État au profit des collectivités territoriales*

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF430, I-CF431 et I-CF432 de M. François Pupponi, ainsi que l'amendement I-CF745 de M. Sébastien Jumel.

M. François Pupponi. Mes amendements visent à augmenter les ressources des collectivités locales, premières concernées par la lutte contre le séparatisme.

M. Fabien Roussel. Il ne faut pas passer à côté de l'amendement I-CF745 ! Inspiré par la fondation Emmaüs, il vise à augmenter de 10 millions d'euros la DGF, pour financer les dépenses induites par la domiciliation des personnes sans domicile, qui incombe aux CCAS et aux CIAS. Le droit à la domiciliation est un droit opposable depuis l'adoption de la loi DALO du 5 mars 2007 ; il a été renforcé par la loi ALUR du 24 mars 2014. Cet amendement coûte peu et compte beaucoup.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous avons débattu d'amendements identiques lors de l'examen de l'article 22, où ils auraient eu davantage leur place. Avis défavorable.

Mme Stella Dupont. Je me permets d'insister. Il faut soutenir les collectivités locales assurant la domiciliation des personnes sans domicile. Ces collectivités sont assez peu nombreuses et remplissent à leurs frais une mission d'intérêt général. Je voterai l'amendement.

M. Jean-Louis Bricout. Je ne comprends pas pourquoi cet amendement n'a pas été débattu dans le cadre de l'examen de l'article 22, car il est identique à celui que j'ai présenté. D'ailleurs, je n'ai pas obtenu la réponse précise que j'attendais.

La compensation des dépenses engagées par les communes au titre de la loi DALO est une obligation constitutionnelle. Monsieur le rapporteur général, comment comptez-vous procéder ? Comptez-vous prélever 10 millions d'euros sur l'enveloppe globale de la DGF ou l'augmenter d'autant ? Quoi qu'il en soit, il nous faut une réponse.

M. le président Éric Woerth. Monsieur Bricout, cet amendement n'a pas été abordé en discussion commune avec le vôtre car certains amendements, comme le vôtre, étaient placés à l'article 22, tandis que les amendements que nous examinons maintenant ont été placés par leurs auteurs à l'article 23.

La commission rejette successivement les amendements I-CF430, I-CF431, I-CF432 et I-CF745.

Puis elle examine l'amendement I-CF746 de M. Sébastien Jumel.

M. Fabien Roussel. Il s'agit d'un amendement d'appel visant à ouvrir le débat sur la politique de compensation des pertes exceptionnelles subies par nos communes en raison de la pandémie de coronavirus. Nous proposons de majorer les compensations des pertes de recettes des collectivités locales du bloc communal prévues en 2021, afin de ne pas alourdir la charge

financière pesant sur nos communes. Nous considérons que leurs pertes financières n'ont pas été compensées par la troisième loi de finances rectificative pour 2020.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous abordez là un point important. Par exemple, nous devons probablement offrir des solutions financières aux départements, dans le cadre du quatrième PLFR pour 2020, plutôt que par le biais de la DGF.

Chaque collectivité doit dresser le bilan de ses besoins financiers, compte tenu de l'augmentation de ses dépenses provoquée par la crise. Ce travail est en cours – je parle sous le contrôle du président Cazeneuve. Je crois savoir que M. le Premier ministre a récemment reçu le président de l'Assemblée des départements de France ; je ne serais pas surpris d'apprendre que des discussions sont en cours. Il est normal que les dépenses engagées par les départements dans le champ social fassent l'objet d'une compensation.

J'indique à M. Bricout que je n'ai pas cherché à éviter le débat sur la compensation des dépenses des communes. L'article 22 porte spécifiquement sur la DGF, et l'article 23 sur les prélèvements opérés sur les recettes de l'État dans leur ensemble. Certains amendements peuvent donc être déposés deux fois ; ils n'en font pas moins l'objet d'une seule et même réponse.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF746.*

Puis elle examine l'amendement I-CF1341 de M. Christophe Jerretie.

M. Christophe Jerretie. Nous proposons de substituer une suppression de la cotisation foncière des entreprises – CFE – à la diminution de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises – CVAE.

Je rappelle que les compensations à la suppression de la taxe professionnelle, notamment la DCRTP et la DTCE, ont fini par être utilisées comme variables d'ajustement. Il ne faudrait pas que la réforme consistant à diminuer les impôts de production aboutisse à créer de nouvelles variables d'ajustement.

Toutefois, je retire l'amendement.

*L'amendement I-CF1341 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 23 sans **modification**.*

Après l'article 23 :

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement I-CF1088 de M. François Ruffin.*

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements I-CF202 de Mme Émilie Bonnavard, I-CF171 de M. Fabrice Brun et I-CF623 de Mme Patricia Lemoine.

Mme Patricia Lemoine. Je reprends ici l'amendement que j'avais déposé dans le cadre de l'examen du troisième PLFR pour 2020. Il vise à uniformiser le remboursement de TVA aux collectivités par le fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée – FCTVA.

Il s'agit de généraliser le remboursement en année N+1, pour leur donner plus rapidement des capacités financières leur permettant de soutenir le plan de relance, en investissant.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Un versement par anticipation a été effectué en 2009 ; son analyse par la Cour des comptes a démontré qu'il n'a pas favorisé l'investissement local. Pour ce faire, il faut prendre des mesures telles que celles adoptées dans la troisième loi de finances rectificative pour 2020, notamment l'augmentation des moyens de la dotation de soutien à l'investissement local – DSIL –, en s'assurant que les communes sont bien informées de son renforcement et que les préfetures valident les projets. La hausse de 546 millions d'euros du montant du FCTVA favorise également l'investissement local.

Mme Christine Pires Beaune. Je soutiens les amendements. En 2009, le plan Sarkozy a eu des effets très positifs sur la relance de l'investissement. Au moment où l'investissement privé chute, il incombe à l'investissement public de prendre le relais.

En outre, l'amendement présente l'avantage d'harmoniser les règles en matière de remboursement de TVA, qui intervient, selon les collectivités, en l'année N, N+1 ou N+2. Une telle simplification est souhaitable. Pour l'État, c'est une question de trésorerie ; il n'en résulterait aucune dépense supplémentaire.

M. le président Éric Woerth. Nous avons présenté des amendements à ce sujet lors de l'examen du troisième projet de loi de finances rectificative pour 2020, mais ils n'ont pas été retenus.

Mme Émilie Bonnard. Les amendements portent sur des ressources qui sont directement à la main des collectivités locales, auxquelles incombe la décision d'investissement. Il s'agit d'un outil favorisant l'autonomie de choix. Le problème de la DSIL, c'est que la décision est soumise à un arbitrage, dans le cadre d'une enveloppe fermée. Elle dépend du préfet ou du montant de l'enveloppe.

Par ailleurs, nous ne disposons d'aucune information sur la répartition territoriale du milliard d'euros supplémentaire alloué à la DSIL. Il faudra veiller à ce que les territoires soient bien irrigués par les aides à l'investissement des collectivités locales.

M. Fabrice Brun. Monsieur le rapporteur général, pouvons-nous obtenir la ventilation par département du milliard supplémentaire alloué à la DSIL ?

M. Daniel Labaronne. Il faudra veiller à faire en sorte que les territoires métropolitains n'absorbent pas le milliard d'investissement vert affecté à la DSIL au détriment des territoires ruraux.

M. Jean-René Cazeneuve. Ce n'est pas le sujet de l'article !

Mme Patricia Lemoine. Je me permets d'insister. Le remboursement de la TVA dès l'année N+1 est essentiel, notamment pour les petites communes. Je ne suis pas certaine que vous preniez la pleine mesure du bénéfice significatif qui en résulterait pour les collectivités, chers collègues. Je souscris aux propos tenus précédemment. Il faudra examiner attentivement cet amendement en séance publique.

M. le président Éric Woerth. Il a été repoussé à plusieurs reprises, madame Lemoine.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis parfaitement d'accord avec Mme Pires Beaune sur la nécessité d'harmoniser le remboursement de TVA aux collectivités locales, car l'ensemble est assez illisible. En revanche, il a été démontré que les versements par anticipation ne suscitent aucune dynamique d'investissement spécifique. Il ne faut pas faire miroiter aux collectivités des perspectives inexistantes.

Madame Bonnard, la DSIL est en effet soumise à une validation préfectorale, dans le cadre d'enveloppes fermées. Vous avez raison de soulever la question de la ventilation par département du milliard d'euros supplémentaire qui lui est alloué. Cette demande me semble tout à fait légitime. Nous la transmettrons au Gouvernement, en espérant obtenir une réponse avant l'examen du texte en séance publique.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bien !

La commission rejette successivement les amendements I-CF202, I-CF171 et I-CF623.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette l'amendement I-CF172 de M. Fabrice Brun.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques I-CF275 de Mme Marie-Christine Dalloz et I-CF367 de Mme Véronique Louwagie, ainsi que l'amendement I-CF368 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Mon amendement I-CF367 vise à ouvrir aux collectivités territoriales la possibilité d'utiliser le FCTVA pour financer la location longue durée de véhicules électriques ou hybrides. L'amendement de repli I-CF368 prévoit des dispositions identiques pour les années 2021 et 2022, afin de tenir compte du plan de relance, qui est nécessaire, et de soutenir les collectivités territoriales.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Les dépenses visées sont des dépenses de fonctionnement, qui ne sont pas éligibles au FCTVA. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements identiques I-CF275 et I-CF367, ainsi que l'amendement I-CF368.

Puis elle examine l'amendement I-CF384 de M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Visiblement, depuis la fusion de la collectivité territoriale de Corse avec les deux départements préexistants, un problème de calcul de la fraction de TVA reversée à la collectivité unique se pose.

Mon amendement I-CF384 vise à y intégrer la part de DGF des deux départements. Nous débattons de ce sujet chaque année. Il faudra un jour le traiter sérieusement, afin de déterminer si le problème ne s'est pas posé dès le départ. En tout état de cause, la Collectivité de Corse considère qu'il y a eu un raté. J'aimerais savoir s'il est possible de vérifier ce qu'il en est.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous allons tâcher d'obtenir davantage d'informations à ce sujet, mais je ne vous promets rien, cher collègue. Il faut en discuter avec le ministre chargé des comptes publics.

M. François Pupponi. Dans ces conditions, je retire l'amendement.

L'amendement I-CF384 est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF1364 et I-CF1197 de M. Jean-René Cazeneuve

M. Jean-René Cazeneuve. Ces amendements portent sur les finances des départements, qui subiront l'an prochain un effet de ciseaux, en raison de l'augmentation significative de leurs dépenses sociales, notamment au titre du RSA, et de la diminution de leurs ressources, notamment de la CVAE et des droits de mutation à titre onéreux – DMTO.

L'amendement I-CF1197 vise à faire en sorte que l'État compense l'écart entre le montant perçu au titre de la péréquation horizontale par les départements en 2020 et celui perçu l'an prochain, dont il est prévisible qu'il diminuera. Les départements qui auront le plus besoin de financements seront pénalisés par la baisse mécanique des ressources perçues au titre de la péréquation, provoquée par la diminution des recettes subie cette année. L'idée est de maintenir l'an prochain à l'identique le niveau de solidarité entre départements.

L'amendement I-CF1364 vise à créer un mécanisme de compensation pour les départements qui souffriront le plus de l'effet de ciseaux provoqué par l'augmentation de leurs dépenses sociales et la diminution de leurs ressources. Il s'agit d'identifier, dans l'esprit de la troisième loi de finances rectificative pour 2020, les départements qui souffriront le plus, et de faire en sorte que l'État leur apporte son soutien.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suggère le retrait de ces amendements, fussent-ils issus du rapport Cazeneuve !

Je rappelle que la loi de finances pour 2020 a créé un fonds de sauvegarde des départements, abondé en 2021 à hauteur de 250 millions d'euros par une fraction de TVA. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir un mécanisme de compensation.

S'agissant du bloc communal, sur lequel portent les amendements qui suivent, je rappelle que le présent projet de loi de finances prévoit d'abonder la DSIL à hauteur d'un milliard d'euros en autorisations d'engagement, et d'augmenter le FCTVA de 546 millions d'euros.

Je suggère le retrait des amendements en vue de les présenter en séance publique, en présence du Gouvernement. Ce qui me pose problème, je l'ai indiqué tout à l'heure à M. Fabien Roussel, c'est que nous ignorons l'état des discussions entre le Gouvernement et les départements – tel n'est pas le cas s'agissant des régions, ce qui nous permet de bien piloter nos décisions.

Enfin, à propos du bloc communal, nous avons adopté plusieurs dispositions dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative pour 2020. Le quatrième PLFR permettra de corriger certaines imprécisions, notamment au sujet des AOM. Il faudra assurer un bon maillage du territoire.

Les amendements I-CF1364 et I-CF1197 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CF1441 de M. Jean-René Cazeneuve ainsi que les amendements identiques I-CF1065 de Mme Véronique Louwagie et I-CF1146 de M. François Pupponi.

M. Jean-René Cazeneuve. À la lumière des propos de M. le rapporteur général, je me contenterai d'indiquer que l'amendement I-CF1441 vise à garantir les ressources du bloc communal pour l'an prochain. Certains établissements publics de coopération intercommunale – EPCI –, dont la métropole du Grand Paris, essuieront des pertes significatives. Il s'agit de reconduire pour 2021 la disposition adoptée pour cette année à l'unanimité dans l'hémicycle. Les collectivités concernées, en nombre inférieur, auront ainsi une garantie et une visibilité.

M. François Pupponi. Je partage le souhait de notre collègue Cazeneuve. Prenons l'exemple de la ville de Sarcelles, qui bénéficie en partie des recettes des deux aéroports situés à proximité. L'activité aéroportuaire s'est effondrée, ce qui a provoqué une perte de recettes significative spécifique à cette collectivité. L'idée est d'équilibrer les ressources.

S'agissant des départements, le drame des mineurs non accompagnés a montré comment l'absence de prise en charge, faute de moyens, peut entraîner des catastrophes. Il faut non seulement maintenir les moyens des départements, mais leur en fournir de supplémentaires, afin qu'ils puissent faire face à une telle demande et une telle surcharge de travail.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je préciserai, en vue de nos débats en séance publique, l'état de consommation de la DSIL en crédits de paiement. Nous avons ouvert des autorisations d'engagement, mais, cet été, les crédits de paiement correspondants étaient loin d'être consommés. Les enveloppes, c'est bien ; connaître l'état de la consommation des crédits, c'est mieux.

M. le président Éric Woerth. Les collectivités consomment leurs crédits au rythme d'avancement de leurs projets. Déclencher subitement une avalanche d'argent ne garantit pas la réussite.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Les trois amendements en discussion prévoient la compensation intégrale des pertes fiscales subies par les départements en raison de la crise sanitaire, calculées sur la base des recettes de l'année 2019. Nous avons eu ce débat longuement lors de l'examen de l'article 5 du troisième projet de loi de finances rectificative pour 2020. Nous adopterons d'autres dispositions dans le cadre du quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020 en fonction des niveaux de compensation du bloc communal. Avis défavorable.

Mme Christine Pires Beaune. Monsieur le rapporteur général, il serait souhaitable que nous obtenions, d'ici l'examen du texte en séance publique, le niveau de consommation des crédits à partir duquel les collectivités bénéficient du filet de sécurité prévu par le texte. J'ai entendu dire que peu d'entre elles satisfont aux critères d'éligibilité.

S'agissant des départements, je soutiens la proposition de Jean-René Cazeneuve. Je ne suis pas certaine que les critères retenus soient les bons. Certains départements perçoivent des DMTO élevés, d'autres non, alors même que leurs dépenses sociales – finançant par exemple l'allocation personnalisée d'autonomie – s'envolent.

L'amendement I-CF1441 est retiré.

La commission rejette les amendements identiques I-CF1065 et I-CF1146.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** ensuite l'amendement I-CF176 de M. Fabrice Brun.*

M. le président Éric Woerth. Nous achèverons l'examen en commission de la première partie du projet de loi de finances pour 2021 ce soir.

TABLEAU ANNEXÉ

**CAS-TYPES DE L'IMPACT D'UNE ÉVENTUELLE RÉFORME DU
BARÈME DE L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE**

	AVANTAGE FISCAL ANNUEL AVANT RÉFORME	AVANTAGE FISCAL ANNUEL APRÈS RÉFORME
<p>CAS 1 UTILISATION DU VÉHICULE POUR TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 10 000 km par an (environ 40 km par jour) ● Moteur de 5 CV (par ex, Renault Clio, Peugeot 208) ● Option pour les frais réels ● 30 000 euros de revenu net imposable 	<p>Le contribuable peut déduire 4 280 euros de son impôt sur le revenu en application du barème kilométrique retenu pour les revenus de 2019.</p> <p>$(10\,000 * 0,308) + 1\,200 = 4\,280 \text{ euros}$</p> <p>Il paye un impôt de 1 734 euros.</p>	<p>Le contribuable peut déduire 3 645 euros de son impôt sur le revenu en application du barème minimal actuel correspondant à la tranche 3 CV.</p> <p>$(10\,000 * 0,273) + 915 = 3\,645 \text{ euros}$</p> <p>Il paye un impôt de 1 924 euros soit une hausse de 190 euros (+ 11 %)</p>
<p>CAS 2 UTILISATION DU VÉHICULE PERSONNEL À DES FINS PROFESSIONNELLES LUI OUVRANT DROIT À DES INDEMNITÉS KILOMÉTRIQUES VERSÉES PAR SON EMPLOYEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 10 000 km par an (environ 40 km par jour) ● Moteur de 5 CV (par ex, Renault Clio, Peugeot 208) ● Option pour la déduction forfaitaire ● 30 000 euros de revenu net imposable 	<p>Le contribuable perçoit 4 280 euros d'indemnités kilométriques de son employeur qui verse une indemnité conforme au montant calculé sur la base du barème kilométrique. Ces indemnités sont entièrement exonérées d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales, dans les limites fixées par le barème kilométrique.</p> <p>$(10\,000 * 0,308) + 1\,200 = 4\,280 \text{ euros}$</p>	<p>L'employeur aligne le montant des indemnités versées sur le barème minimal actuel correspondant à la tranche 3 CV : le contribuable perçoit 3 645 euros d'indemnités kilométriques, exonérées d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales, soit une baisse de pouvoir d'achat de 635 euros par an.</p> <p>$(10\,000 * 0,273) + 915 = 3\,645 \text{ euros}$</p>

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mercredi 7 octobre à 14 heures 30

Présents. - M. Saïd Ahamada, M. Julien Aubert, M. Jean-Noël Barrot, Mme Émilie Bonnivard, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Jean-Louis Bricout, M. Fabrice Brun, Mme Émilie Cariou, Mme Anne-Laure Cattelot, M. Jean-René Cazeneuve, M. Philippe Chassaing, M. Francis Chouat, M. Charles de Courson, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Olivier Damaisin, Mme Dominique David, Mme Cécile Delpirou, Mme Jennifer De Temmerman, M. Benjamin Dirx, Mme Christelle Dubos, M. Jean-Paul Dufrègne, Mme Stella Dupont, M. Bruno Duvergé, Mme Sophie Errante, M. Patrick Hetzel, M. Alexandre Holroyd, M. Christophe Jerretie, M. François Jolivet, M. Daniel Labaronne, M. Vincent Ledoux, Mme Patricia Lemoine, M. Fabrice Le Vigoureux, Mme Véronique Louwagie, Mme Marie-Ange Magne, Mme Lise Magnier, M. Jean-Paul Mattei, Mme Cendra Motin, Mme Catherine Osson, M. Xavier Paluszkiwicz, Mme Zivka Park, M. Hervé Pellois, Mme Bénédicte Peyrol, Mme Christine Pires Beaune, M. François Pupponi, Mme Claudia Rouaux, M. Fabien Roussel, Mme Sabine Rubin, M. Laurent Saint-Martin, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Éric Woerth, M. Michel Zumkeller

Excusés. - M. Damien Abad, Mme Pascale Fontenel-Personne, M. Marc Le Fur, M. Patrick Mignola, Mme Valérie Rabault, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. - M. Frédéric Barbier, M. Dino Cinieri, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. François Cormier-Bouligeon, Mme Séverine Gipson, Mme Sophie Panonacle, M. Vincent Rolland, Mme Laurianne Rossi, M. Arnaud Viala