



N° 3398

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 octobre 2020.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2021** (n° 3360)

TOME I

PREMIÈRE PARTIE

PAR M. JEAN-MARC ZULESI

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI	11
<i>Article additionnel après l'article 3</i> : Conditionnalité à des engagements environnementaux de la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises prévue à l'article 3 du PLF 2021	11
<i>Article additionnel après l'article 11</i> (article 278-0 bis du code général des impôts) : Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable à la réparation de certains produits	11
<i>Article additionnel après l'article 11</i> (articles 278-0 bis et 279 du code général des impôts) : Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux transports publics collectifs de voyageurs	12
<i>Article 12</i> (article 200 quater et 23 ter du II de la section V du chapitre I ^{er} du titre I ^{er} de la première partie du code général des impôts et article 15 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020) : Crédit d'impôt en faveur de l'acquisition et de la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique	13
<i>Article additionnel après l'article 12</i> (article 81 du code général des impôts) : Augmentation à 500 euros de l'avantage fiscal au titre du forfait mobilités durables	16
<i>Article additionnel après l'article 12</i> (article 83 du code général des impôts) : Modification des critères de pondération de l'indemnité kilométrique	16
<i>Article 14</i> (articles 213, 302 decies, 1007, 1007 bis, 1010, 1010-0 A, 1010 B, 1012 ter et 1012 quater et II de la section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I ^{er} du code général des impôts, article 265 septies et articles 284 bis à 284 sexies [abrogés] du code des douanes et article L. 131-8 du code de la sécurité sociale) : Refonte des taxes sur les véhicules à moteur	17
<i>Article additionnel après l'article 14</i> (article 1001 du code général des impôts) : Réduction du taux de la taxe sur les contrats d'assurance pour les véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène	24
<i>Article 15</i> (articles 265, 265 A bis, 265 A ter, 265 quinquies, 265 sexies, 266 quater et 266 quindecies du code des douanes, article L. 641-7 du code de l'énergie et article 24 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017) : Incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports	25

<i>Article additionnel après l'article 15</i> (article 39 <i>decies</i> C du code général des impôts) : Suramortissement pour la propulsion vélique lorsqu'elle est la propulsion principale des navires ou bateaux.....	35
<i>Article 25</i> (article L. 561-3 [abrogé] du code de l'environnement, article 179 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 et section XXI du chapitre III du titre I ^{er} de la première partie du livre I ^{er} et article 1635 <i>bis</i> AD [abrogé] du code général des impôts) : Intégration au budget de l'État du Fonds de prévention des risques naturels majeurs	36
<i>Article 28</i> (article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 302 <i>bis</i> ZB du code général des impôts) : Suppression du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » (CAS SNTCV)	38
TRAVAUX DE LA COMMISSION	41
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	47

INTRODUCTION

À bien des égards, l'année 2020 restera une année historique. Tout d'abord du fait de la crise sanitaire à laquelle le monde est confronté, mais également par l'exercice inédit de démocratie participative mis en œuvre avec la Convention citoyenne pour le climat.

Pour le législateur, et tout particulièrement pour la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ces deux événements doivent être analysés et pris en compte à travers le même prisme.

Plus que jamais, l'épidémie de Covid-19 est venue interroger l'organisation de notre société. Le confinement a mis en lumière l'impact des activités humaines sur l'environnement, il a souligné les forces et les faiblesses de notre tissu économique et mis en exergue notre dépendance de plus en plus forte à des flux toujours plus mondialisés. Surtout, il a ébranlé les certitudes de nombreux secteurs et questionné nos choix en tant que citoyens mais aussi en tant que consommateurs.

Ces questions ont été posées de manière tout aussi pertinente par la Convention citoyenne pour le climat. Cette convention, née d'un engagement du Président de la République suite au mouvement des « gilets jaunes », nous offre aujourd'hui une trajectoire citoyenne pour répondre à ces questions.

Votre rapporteur pour avis veut saluer ici le travail réalisé par la Convention mais également la qualité de l'exercice de démocratie participative. À l'heure où la confiance dans les institutions de notre République s'étirole, la démocratie participative est un outil puissant et nécessaire pour redonner aux citoyens une voix forte dans le débat politique au cours de la mandature et non plus seulement au moment de se rendre aux urnes.

La Convention a permis aux Français de pleinement participer à la *res publica*, la chose publique. Cet exercice a également souligné la difficulté de la décision politique, en particulier en matière environnementale. Si nous voulons que la transition soit inclusive et accessible à tous, elle doit néanmoins être incitative et, pour cela, influencer les comportements. La ligne de crête est fine, le mouvement des « gilets jaunes » nous l'a bien montré. L'équilibre entre économie et écologie est difficile à trouver, comme en témoigne l'absence de propositions de la Convention sur la taxation du CO₂.

Nous pouvons tirer deux grands enseignements de la Convention citoyenne pour le climat. Tout d'abord, nous devons renforcer le droit environnemental pour la protection de la biodiversité et du climat. Il nous faut accroître encore les mesures incitatives en faveur de la transition écologique, notamment en direction des acteurs économiques les plus polluants. Ensuite, nous devons à tout prix veiller à l'acceptabilité sociale des mesures, en accompagnant davantage les citoyens et les entreprises par des dispositifs d'aide aussi bien pour une mobilité plus propre que pour la rénovation thermique ou encore pour l'approvisionnement énergétique.

Alors que le Président de la République s'est engagé à appliquer la quasi-totalité des propositions de la Convention citoyenne, la question se pose du rôle de la représentation nationale. Le Parlement doit-il donner un blanc-seing et voter sans filtre ces propositions ou doit-il au contraire mener un travail d'interprétation et de transposition des mesures ? Entre démocratie participative et représentative, où siège la souveraineté ? Notre Assemblée devra dans les prochains mois répondre clairement à cette question.

À titre personnel, votre rapporteur pour avis est convaincu que le Parlement, et tout particulièrement notre commission, doit être le garant de la bonne application de la volonté citoyenne, tout en assurant son applicabilité et son acceptabilité économique et sociale.

Notre politique environnementale s'appuie largement sur des mécanismes fiscaux d'incitation tels que les taxes ou les crédits d'impôt, qui doivent encourager citoyens comme entreprises à adopter les pratiques les plus vertueuses. Si elle peut être très efficace, la politique fiscale environnementale peut également avoir un impact lourd sur la vie quotidienne des Français, l'activité et la compétitivité de nos entreprises.

En ce sens, notre commission se félicite de la présentation cette année par le Gouvernement d'un « budget vert ». La France est ainsi le premier pays à se doter d'un tel outil permettant de mieux identifier les dépenses néfastes à l'environnement et de mieux flécher les ressources de l'État. Nous pouvons espérer que ce « budget vert » permettra également de renforcer l'acceptabilité des politiques environnementales.

L'acceptabilité sociale et économique constitue la clé de la transition écologique. C'est pour cette raison que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire se fait un point d'honneur, chaque année, à se saisir de la première partie du projet de loi de finances. À l'aune des enseignements de la crise sanitaire et des travaux la Convention citoyenne pour le climat, cette saisine fait encore plus sens pour la préparation du budget pour 2021.

Cette année encore, notre commission a dû travailler dans des délais très courts et des conditions contraintes. Le projet de loi de finances pour 2021 a été transmis au Parlement le 28 septembre, pour un examen en commission sept jours plus tard. De plus, il n'est pas acceptable que les documents budgétaires annexés, en particulier celui relatif aux voies et moyens, ne soient toujours pas publiés alors même que l'examen du projet de loi a débuté au Parlement. Légiférer sur le budget sans étude d'impact ni visibilité ne doit pas être la norme.

Votre rapporteur pour avis regrette qu'une fois encore, les demandes de rapport au Parlement ne soient pas suivies d'effet. Ainsi, dans le cadre de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020, le Parlement a demandé au Gouvernement deux rapports, l'un sur l'évolution des dispositifs d'accompagnement à l'acquisition de véhicules propres, l'autre sur l'évolution des

ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au regard notamment de l'impact de la crise sanitaire. Ces deux rapports avaient pour objectif d'éclairer les travaux du Parlement et de notre commission pour l'examen du budget pour 2021 mais ne nous ont pas été transmis à ce jour.

Votre rapporteur pour avis regrette également que l'organisation du travail législatif et les délais restreints n'aient pas permis une présentation et un examen normaux du présent rapport ainsi qu'un débat approfondi sur des enjeux pourtant essentiels pour les Français et la transition écologique de notre pays.

Dans ce contexte, votre rapporteur pour avis tient à saluer le travail de l'ensemble des commissaires au développement durable et à l'aménagement du territoire qui, malgré les contraintes de temps et l'aridité des règles de recevabilité financière, se mobilisent chaque année pour porter leurs combats et soumettre au débat des propositions importantes pour nos territoires.

La saisine de notre commission a cette année été plus resserrée et essentiellement articulée autour de problématiques liées à la mobilité. Nous pouvons nous étonner de ne pas voir apparaître dans ce projet de loi de finances de mesures issues des propositions de la Convention citoyenne pour le climat.

Lors des auditions, le Gouvernement a indiqué que la plupart de ces propositions faisaient encore l'objet d'arbitrages et trouveraient leur place dans le projet de loi qui doit être présenté en fin d'année au Parlement. Pourtant, de nombreuses propositions budgétaires et fiscales auraient utilement trouvé leur place dans le budget pour 2021.

Nous pouvons cependant souligner ici plusieurs mesures significatives, approuvées par notre commission.

Le projet de loi de finances marque un effort volontaire pour la transition écologique du secteur automobile par le relèvement significatif du malus CO₂ sur les véhicules et le renforcement des incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports, en particulier pour l'incorporation de biocarburants dans le secteur aérien. Dans le même sens, la refonte utile des taxes sur les véhicules à moteur facilitera la lisibilité des mécanismes fiscaux incitatifs et leur mise en œuvre.

Nous pouvons également saluer la pérennisation, à l'article 12 du présent projet de loi de finances, du dispositif de crédit d'impôt en faveur de l'acquisition et de la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique, qui prendra le relais du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) à compter de 2021.

Enfin l'intégration au budget de l'État du Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit « Fonds Barnier », et la suppression du compte d'affectation spéciale (CAS) « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » constituent des clarifications et des ajustements juridiques bienvenus. Cependant, il convient de noter qu'après la suppression, l'année dernière, des CAS « Transition

énergétique » et « Aide à l'acquisition de véhicules propres », le fléchage de certaines ressources à des dépenses vertueuses continue d'être réduit, ce qui est regrettable.

Cette année encore notre commission a été force de proposition. Votre rapporteur pour avis salue notamment le travail réalisé par Mme Sophie Panonacle sur le transport maritime. La commission a adopté sa proposition de suramortissement pour la propulsion vélique lorsqu'elle est la propulsion principale des navires ou bateaux.

De même la commission a de nouveau apporté son soutien à la proposition de Mme Laurianne Rossi visant à réduire le taux de TVA applicable aux transports publics collectifs de voyageurs.

Dans la continuité des travaux réalisés à l'été 2020 dans le cadre des projets de loi de finances rectificative, notre commission a également approuvé la proposition de conditionnalité des engagements environnementaux de la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises prévue à l'article 3 du projet de loi de finances. Si notre commission se félicite de l'ambition du plan de relance présenté début septembre, elle réaffirme ici son attachement au principe de conditionnalité écologique des aides économiques aux entreprises.

Enfin votre rapporteur pour avis a souhaité « cranter » certaines propositions de la Convention citoyenne pour le climat. L'objectif est double. D'une part, apporter le soutien de notre commission aux recommandations de la Convention. D'autre part, porter le débat en commission des finances et dans l'hémicycle sur des mesures d'ores et déjà opérationnelles et pertinentes au regard des enjeux de relance économique et de transition écologique.

Votre rapporteur pour avis se félicite donc que notre commission ait acté l'introduction d'un malus automobile additionnel assis sur la masse du véhicule, la modification des critères de pondération de l'indemnité kilométrique afin de ne plus encourager l'utilisation des plus grosses cylindrées et la réduction du taux de la taxe sur les contrats d'assurances pour les véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène afin, là aussi, de favoriser la conversion du parc automobile.

Surtout, il est particulièrement à saluer que notre commission ait voté le relèvement du plafond du forfait mobilités durables à 500 euros. Ce dispositif, introduit par la loi d'orientation des mobilités (LOM), constitue un nouveau droit pour chaque travailleur. C'est une clé pour la transition écologique des mobilités du quotidien. Le relèvement du plafond à 500 euros permettra, entre autres, de rendre éligibles de nombreux Français résidant dans des métropoles qui pourront bénéficier du forfait en complément de la prise en charge, par l'employeur, des frais d'abonnement aux transports en commun.

En conclusion, votre rapporteur pour avis émet le vœu que notre commission puisse être pleinement impliquée dans la préparation et l'examen du projet de loi pour l'application des mesures de la Convention citoyenne pour le climat.

L'examen de ce texte constituera une occasion historique de revitaliser le fonctionnement de nos institutions en laissant toute sa place à la démocratie participative. Nous avons une responsabilité immense envers les membres de la Convention, les citoyens et les générations futures, et votre rapporteur pour avis sait que notre commission aura beaucoup à apporter dans le débat parlementaire.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article additionnel après l'article 3

Conditionnalité à des engagements environnementaux de la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises prévue à l'article 3 du PLF 2021

Introduit par la commission

L'article 3 du présent projet de loi de finances baisse, à compter de 2021, le taux de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) de 50 %, ce qui correspond à la part de la taxe aujourd'hui affectée aux régions. Cette baisse sera compensée par l'affectation aux régions d'une fraction de TVA qui sera égale, en 2021, au montant de la CVAE qu'elles ont perçu en 2020.

Afin de s'assurer que les entreprises s'engagent dès à présent dans la décarbonation de l'économie, votre commission a adopté l'amendement CD95 de Mme Laurianne Rossi sous-amendé par votre rapporteur pour avis.

Cet amendement **conditionne**, pour les entreprises soumises à l'obligation de déclaration de performance extra-financière, la **baisse de la CVAE prévue à l'article 3 du présent projet de loi de finances à la souscription et à la réalisation d'engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre**. Ces engagements doivent être cohérents avec une trajectoire de réduction des émissions compatible avec les budgets carbone et la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Les entreprises concernées doivent en outre publier annuellement un rapport sur le respect de leurs obligations climatiques.

Le sous-amendement CD104 de votre rapporteur pour avis a précisé qu'en cas de non-publication du rapport annuel ou de non-respect des engagements climatiques, une **sanction pouvant aller jusqu'à 2 % du montant du chiffre d'affaires annuel total** des entreprises concernées pourrait être appliquée.

Article additionnel après l'article 11

(article 278-0 bis du code général des impôts)

Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable à la réparation de certains produits

Introduit par la commission

La directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée permet aux États membres de l'Union

européenne d'appliquer des taux réduits de TVA à des activités et produits dont la liste est définie limitativement par les dispositions de ladite directive. Chaque État a le droit d'appliquer un ou deux taux réduits, mais ceux-ci ne peuvent pas être inférieurs à 5 %. Parmi les prestations de service auxquelles les États ont le droit d'appliquer un taux réduit de TVA, dont la liste figure à l'annexe III de la directive, se trouvent « *les petits services de réparation des bicyclettes, chaussures et articles en cuir, vêtements et du linge de maison (y compris les travaux de réparation et de modification)* ».

À l'initiative de votre rapporteur pour avis, la commission a adopté un amendement CD96 identique à un amendement qu'elle avait adopté sur la première partie du projet de loi de finances pour 2020, visant à appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 % aux « *prestations relatives à la réparation des cycles, chaussures et articles en cuir, vêtements et linge de maison visant à rallonger la durée de vie des produits* ».

Article additionnel après l'article 11
(articles 278-0 bis et 279 du code général des impôts)

**Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable
aux transports publics collectifs de voyageurs**

Introduit par la commission

La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est actuellement applicable aux transports de voyageurs au taux réduit de 10 %, en vertu de l'article 279 du code général des impôts. L'application d'un taux réduit de TVA aux transports de personnes et des bagages qui les accompagnent est permise par la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, à condition que ce taux réduit ne soit pas inférieur à 5 %.

Suivant l'avis favorable du rapporteur pour avis, la commission a adopté l'amendement CD94 de Mme Laurianne Rossi (LaREM) visant à **appliquer un taux de TVA de 5,5 % au lieu de 10 %** aux « *services de transports publics collectifs de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires, guidés, routiers ou fluviaux, à l'exception des services librement organisés* », en les ajoutant à la liste des biens et services figurant à l'article 278-0 bis du code général des impôts. Les services librement organisés sont les services de transport ferroviaire de voyageurs ouverts à la concurrence (article L. 2121-12 du code des transports) et les services routiers réguliers interurbains (articles L. 3111-17 et L. 3111-21 du même code).

Article 12

(article 200 *quater* et 23 *ter* du II de la section V du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la première partie du code général des impôts et article 15 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020)

Crédit d'impôt en faveur de l'acquisition et de la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 15 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 a prévu la transformation progressive du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) en un système de primes pour des dépenses liées à la rénovation énergétique des bâtiments et aux économies d'énergie. Cette transformation s'effectue en deux temps :

– à compter du 1^{er} janvier 2020, une prime pour les dépenses de rénovation énergétique est versée aux ménages les plus modestes, c'est-à-dire ceux dont les revenus respectent les plafonds de ressources applicables aux aides versées par l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). Les conditions d'attribution de cette prime, dénommée « MaPrimeRénov' », sont précisées par le décret n° 2020-26 du 14 janvier 2020 relatif à la prime de transition énergétique. En parallèle, les ménages à revenu intermédiaire qui ne peuvent bénéficier de la prime continuent d'être éligibles, en 2020, à un CITE dont le périmètre a été redéfini par la loi de finances pour 2020. Les ménages les plus aisés ne bénéficient quant à eux ni de la prime, ni de la quasi-totalité du CITE ;

– à compter du 1^{er} janvier 2021, le CITE, que la loi de finances pour 2020 avait prorogé pour une durée d'un an, sera supprimé. Les ménages qui pouvaient encore en bénéficier en 2020 pourront désormais percevoir la prime de transition énergétique. Les ménages les plus aisés ne bénéficieront pas de cette prime.

L'article 15 de la loi de finances pour 2020 prévoit des dispositions transitoires pour l'évolution progressive du CITE, en précisant que le CITE applicable en 2019 peut continuer à s'appliquer aux dépenses payées en 2020 pour lesquelles le bénéficiaire a accepté un devis ou a versé un acompte en 2019.

La loi de finances pour 2020 a par ailleurs modifié de façon importante le CITE ⁽¹⁾, en instituant, à l'exception d'un forfait « rénovation globale » fixé à 150 euros par mètre carré habitable ⁽²⁾, un montant forfaitaire de crédit d'impôt par « type de geste », c'est-à-dire spécifique à chaque équipement. Ce forfait est compris entre 40 euros pour les matériaux d'isolation thermique des parois vitrées

(1) Article 200 *quater* du code général des impôts.

(2) Qui exclut la rémunération par type de geste prévue dans le CITE.

et 4 000 euros pour une pompe à chaleur géothermique, dans la limite de 75 % du montant de chaque dépense éligible.

Parmi les dépenses éligibles au titre du CITE figurent **l'acquisition et la pose d'un système de charge pour véhicule électrique, qui bénéficient d'une aide d'un montant forfaitaire de 300 euros**. Afin de favoriser l'acquisition, pour tous les ménages, de véhicules électriques, la loi de finances pour 2020 a supprimé, pour l'acquisition et la pose des systèmes de charge, toute condition de ressource, ce qui conduit les ménages les plus aisés à bénéficier de ce volet du CITE.

Si la loi de finances pour 2020 a interdit, pour 2020, le cumul de MaPrimeRénov' avec le CITE pour un même type de geste, cette interdiction n'est pas applicable à l'acquisition et à la pose d'un système de charge pour véhicule électrique, puisque ce geste ne figure pas à l'annexe du décret du 14 janvier 2020 et n'est donc pas éligible à la prime. En effet, ce geste ne constitue pas à proprement parler une dépense d'amélioration de l'habitat, ce qui explique que l'ANAH ne soit pas habilitée à verser une aide pour ce type de geste.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

A. MAINTIEN D'UN CRÉDIT D'IMPÔT POUR L'ACQUISITION ET LA POSE DE SYSTÈMES DE CHARGE POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Du fait de la suppression du CITE à compter de 2021 et de l'exclusion de l'acquisition et de la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique du champ de MaPrimeRénov', il est nécessaire, afin d'inciter à la conversion électrique du parc automobile, de créer une incitation à l'acquisition et à la pose de tels systèmes.

Interrogé par votre rapporteur pour avis, le Gouvernement lui a indiqué que la création d'une prime dédiée aux systèmes de charge n'apparaissait pas opportune du fait de l'alourdissement des démarches entraînées pour les citoyens et des coûts de gestion élevés engendrés pour l'administration : le Gouvernement a donc privilégié une incitation de nature fiscale pour encourager l'installation de systèmes de charge. Il convient à cet égard de préciser qu'à la différence d'une réduction d'impôt, **le crédit d'impôt, s'il excède le montant de l'impôt dû, est reversé au contribuable**.

L'article 12 du projet de loi de finances pour 2021 rétablit ainsi l'article 200 *quater* C du code général des impôts afin de créer un **crédit d'impôt pour les dépenses d'acquisition et de pose de systèmes de charge pour véhicule électrique réalisées entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2023**. Ce crédit d'impôt peut être perçu pour la résidence principale de tout propriétaire, locataire ou occupant à titre gratuit, alors qu'il était réservé, dans le cadre du CITE pour 2020, aux seuls propriétaires occupants. Ce faisant, l'article 12 rétablit le champ des bénéficiaires tel qu'il existait en 2019.

Comme dans le cadre du CITE pour 2020, ce crédit d'impôt est **limité à 75 % du montant des dépenses, dans la limite de 300 euros par système de charge**. Son bénéfice est toutefois limité, pour un même logement, à un seul système de charge, à l'exception des couples soumis à imposition commune, qui peuvent en bénéficier pour deux systèmes de charge.

Le coût de ce nouveau crédit d'impôt pour l'État est estimé, selon la direction de la législation fiscale entendue par votre rapporteur pour avis, à **un million d'euros par an**.

B. AMÉNAGEMENTS APPORTÉS AU CITE EN VIGUEUR JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2020

Par ailleurs, l'article 12 du présent projet de loi de finances comporte plusieurs aménagements relatifs au CITE en vigueur durant l'année 2020 :

– le A du I de l'article 12 **étend la liste des gestes éligibles** au CITE pour les ménages à revenus intermédiaires, en prévoyant un crédit d'impôt forfaitaire de 600 euros pour les **foyers fermés et les inserts à bûches ou granulés**, dans la limite de 75 % du montant des dépenses. Le A du III précise que ce crédit d'impôt s'applique pour les dépenses payées au cours de l'année 2020 ;

– le II de l'article 12 modifie les dispositions transitoires prévues à l'article 15 de la loi de finances pour 2020. Ainsi, si la loi de finances pour 2020 précise que le CITE en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019 peut continuer à s'appliquer aux dépenses payées en 2020 pour lesquelles le bénéficiaire a accepté un devis ou a versé un acompte en 2019, le présent projet de loi de finances étend ces dispositions transitoires aux devis acceptés et aux acomptes versés en 2018 ;

– le B du III de l'article 12 prévoit des dispositions transitoires similaires à celles prévues par l'article 15 de la loi de finances pour 2020 tel que modifié par le II du présent article 12 : les contribuables pourront ainsi bénéficier du CITE applicable en 2020 pour des dépenses payées en 2021 pour lesquelles ils ont accepté un devis ou versé un acompte en 2019 ou 2020.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a émis un avis favorable à l'adoption de l'article 12 sans modification.

Article additionnel après l'article 12
(article 81 du code général des impôts)

**Augmentation à 500 euros de l'avantage fiscal
au titre du forfait mobilités durables**

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 82 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités instaure un forfait mobilités durables qui consiste en une prise en charge, facultative, par l'employeur des frais de déplacement de ses salariés pour leurs trajets domicile-travail s'ils utilisent des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Cette prise en charge par l'employeur est exonérée d'impôt sur le revenu, dans la limite de 400 euros, en application du *b* du 19° *ter* de l'article 81 du code général des impôts.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre commission a adopté l'amendement CD98 de votre rapporteur pour avis qui porte, conformément aux recommandations de la Convention citoyenne pour le climat, le **plafond du forfait mobilités durables affranchi de l'impôt sur le revenu à 500 euros**, contre 400 euros aujourd'hui.

Article additionnel après l'article 12
(article 83 du code général des impôts)

Modification des critères de pondération de l'indemnité kilométrique

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le 3° de l'article 83 du code général des impôts prévoit que sont déduits du calcul du revenu net imposable les frais professionnels :

– soit par une déduction forfaitaire correspondant à 10 % du revenu brut après défalcation des cotisations, contributions et intérêts, dans la limite de 12 627 euros pour les rémunérations perçues en 2019, le plafond étant ensuite relevé, chaque année, dans la même proportion que la limite supérieure de la première tranche du barème de l'impôt sur le revenu ;

– soit par une déduction des frais réels.

Pour les personnes optant pour le régime des frais réels, l'évaluation des frais de déplacements (à l'exception des frais de péage, de garage et de parking) peut s'effectuer sur la base d'un barème forfaitaire, dit « indemnité kilométrique », fixé par arrêté, qui varie selon la puissance administrative du véhicule, dans la limite de sept chevaux, du type de motorisation du véhicule et de la distance annuelle parcourue ⁽¹⁾. Le barème actuellement en vigueur prévoit ainsi une prise en charge plus importante des frais des véhicules à la puissance administrative plus élevée.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre commission a adopté l'amendement CD97 de votre rapporteur pour avis qui supprime la possibilité, pour le barème de l'indemnité kilométrique, d'être fonction croissante de la puissance administrative des véhicules. L'instauration de ce **barème forfaitaire unique**, qui fait partie des propositions de la Convention citoyenne pour le climat, mettra ainsi fin au non-sens environnemental qui conduit aujourd'hui à rembourser de façon plus importante les véhicules les plus puissants, qui sont les plus émetteurs de CO₂.

Article 14

(articles 213, 302 *decies*, 1007, 1007 *bis*, 1010, 1010-0 A, 1010 B, 1012 *ter* et 1012 *quater* et II de la section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts, article 265 *septies* et articles 284 *bis* à 284 *sexies* [abrogés] du code des douanes et article L. 131-8 du code de la sécurité sociale)

Refonte des taxes sur les véhicules à moteur

Avis favorable de la commission à une adoption avec modifications

I. UN RENFORCEMENT DU MALUS AUTOMOBILE EN 2021 ET EN 2022

A. L'ÉTAT DU DROIT

Le « bonus-malus » automobile a été créé en 2008 dans l'objectif de décarboner le parc de voitures particulières. Il s'inscrit dans l'objectif européen de réduction des émissions de CO₂ à 95 grammes par kilomètre en 2020 ⁽²⁾.

L'article 1011 *bis* du code général des impôts institue une **taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules** prévue à l'article 1599 *quindecies* du même code, plus connue sous le nom de **malus**

(1) Pour les personnes ne faisant pas application de ce barème, la prise en charge sur la base des frais réels ne peut excéder celle qui serait admise en application du barème.

(2) Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

automobile. Depuis la loi de finances pour 2020, dont l'article 90 a clos, à compter du 1^{er} janvier 2020, le compte d'affectation spéciale (CAS) « Aides à l'acquisition de véhicules propres » auquel était jusqu'alors affecté le malus, le produit de cette taxe abonde le budget général de l'État.

Cette taxe est due sur le premier certificat d'immatriculation d'un véhicule de tourisme délivré en France. Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception communautaire ⁽¹⁾, la taxe est assise sur le nombre de grammes de CO₂ émis par kilomètre. Pour les autres véhicules, elle est assise sur la puissance administrative du véhicule, mesurée en chevaux-vapeur (CV).

Le barème d'émissions de CO₂ du malus évolue régulièrement, du fait d'évolutions technologiques nécessitant son réajustement, mais également de décisions politiques conduisant à durcir les critères du malus : ces deux causes ont entraîné une évolution du malus dans la loi de finances pour 2020.

ÉVOLUTION DU BARÈME DU MALUS

Tranche	2008 - 2009	2010	2011	2012	2013	2014 - 2016	2017	2018	2019	2020
Première tranche (<i>en grammes par kilomètre</i>)	160	155	150	140	135	130	126	120	117	138 ⁽²⁾
Dernière tranche (<i>en grammes par kilomètre</i>)	250	250	250	250	200	200	191	185	191	212
Tarif de la taxe pour la dernière tranche (<i>en euros</i>)	2 600	2 600	2 600	3 600	6 000	8 000	10 000	10 500	10 500	20 000

Source : article 1011 bis du code général des impôts.

Il convient de noter que les familles nombreuses bénéficient d'une réduction du malus, le taux d'émission de CO₂ étant diminué de 20 grammes par kilomètre par enfant à compter du troisième enfant, pour un seul véhicule d'au moins cinq places assises par foyer.

Par ailleurs, depuis septembre 2017, un nouveau cycle international d'homologation des véhicules (dit « protocole WLTP »), plus proche des conditions réelles d'utilisation, est entré en vigueur au sein de l'Union européenne et s'applique, depuis septembre 2018, à l'ensemble des voitures particulières neuves. Ce protocole, qui conduit à revoir les émissions de CO₂ à la hausse par rapport à l'ancien cycle d'homologation (dit « protocole NEDC »), a conduit à une adaptation du barème du malus dans la loi de finances pour 2020.

(1) La réception communautaire correspond à la certification, par un État membre, qu'un type de véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques communautaires, au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur.

(2) Cette augmentation, tout comme celle de la dernière tranche, est liée à l'entrée en vigueur du nouveau cycle international d'homologation des véhicules, dit « protocole WLTP ». Elle correspond, dans l'ancien cycle d'homologation (dit protocole NEDC) à un niveau d'émission de 110 grammes de CO₂ par kilomètre.

Au 29 septembre 2020, les recettes du malus s'élèvent à 411 millions d'euros. Si le rendement de la taxe pour 2020 était initialement estimé autour de 750 millions d'euros, les recettes ont chuté au deuxième trimestre 2020 du fait du confinement dû à l'épidémie de Covid-19 – les recettes se sont élevées à 20 millions d'euros en avril et à 6 millions d'euros en mai.

Outre un durcissement du malus par rapport à 2019 – en tenant compte du changement de cycle d'homologation –, la loi de finances pour 2020 a fusionné certaines taxes existantes afin d'en renforcer l'efficacité et d'en améliorer la lisibilité. Ainsi, **sont intégrés au sein du malus automobile**, dorénavant codifié à l'article 1012 *ter* du code général des impôts, **à compter du 1^{er} janvier 2021** :

– le **malus sur les véhicules d'occasion**, prévu à l'article 1010 *bis*, assis sur la puissance fiscale et pouvant aller jusqu'à 1 000 euros pour les véhicules de 15 CV ou plus ;

– le **malus sur les voitures puissantes**, prévu à l'article 1010 *ter*, dû pour les véhicules dont la puissance est de 36 CV ou plus et pouvant aller de 500 à 8 000 euros ;

– le **malus annuel sur les véhicules très polluants**, prévu à l'article 1011 *ter*, quand les émissions de CO₂ dépassent 190 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu à partir de 2012 ⁽¹⁾ ou bien, si le véhicule n'a pas fait l'objet d'une réception communautaire, si sa puissance excède 16 CV.

Cette fusion a pour objectif de taxer plus fortement l'achat de véhicules polluants en supprimant trois autres malus dont le rendement cumulé, estimé à 67 millions d'euros, est relativement faible.

B. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 14 du projet de loi de finances pour 2021 fixe le barème du malus à l'immatriculation pour les années 2021 et 2022, en intégrant dans le malus les trois petits malus, comme prévu par la loi de finances pour 2020.

Le barème du malus, désormais inscrit à l'article 1012 *ter* du code général des impôts, est **renforcé progressivement en 2021 et 2022**, tant par un abaissement du seuil des véhicules concernés que par un relèvement du montant du plafond du malus, comme le présente le tableau ci-après.

(1) Ou si :

– les émissions de CO₂ dépassent 245 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2010 ou 2011 ;

– les émissions de CO₂ dépassent 250 grammes par kilomètre pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu en 2009.

ÉVOLUTION DU BARÈME DU MALUS

Tranche	Rappel 2020	2021	2022
Première tranche (<i>en grammes par kilomètre</i>)	138	131	123
Dernière tranche (<i>en grammes par kilomètre</i>)	212	225	225
Tarif de la taxe pour la dernière tranche (<i>en euros</i>)	20 000	40 000	50 000

Source : article 1012 ter du code général des impôts.

Il convient toutefois de noter qu'à compter du 1^{er} janvier 2022, le C du II de l'article 1012 *ter* **plafonne le malus à 50 % du prix d'acquisition du véhicule**. Ce plafonnement concernerait, selon les estimations réalisées par la direction générale de l'énergie et du climat à la demande de votre rapporteur pour avis, environ 1 000 véhicules par an, conduisant à une perte de rendement du malus d'environ 15 millions d'euros par an.

Par ailleurs, l'article 14 du présent projet de loi de finances modifie l'article 1012 *ter* du code général des impôts afin de **finaliser le cadre de mise en œuvre du protocole WLTP**. Le barème CO₂ du malus variera donc selon que le véhicule relève ou non du nouveau dispositif d'immatriculation et selon la date de première immatriculation dudit véhicule. Enfin, pour les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire, un barème basé sur la puissance administrative du véhicule, qui suivra une hausse similaire au barème CO₂, est maintenu à l'article 1012 *ter*.

Selon les estimations fournies par la direction générale de l'énergie et du climat à votre rapporteur pour avis, ce nouveau barème du malus pourrait conduire à des recettes de **l'ordre de 980 millions d'euros en 2021 et 1,580 milliard d'euros en 2022**. Toutefois, cette estimation est réalisée **sans tenir compte de l'évolution du comportement des consommateurs**. Or l'objet du malus automobile, qui est une taxe environnementale comportementale, est d'entraîner une réduction des ventes des véhicules les plus émetteurs en 2021 et 2022, ce qui devrait entraîner une réduction des recettes du malus que la direction de la législation fiscale a toutefois estimé difficile à évaluer.

II. UNE ÉVOLUTION DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES DES SOCIÉTÉS ET DE LA TAXE SPÉCIALE SUR CERTAINS VÉHICULES ROUTIERS

A. L'ÉTAT DU DROIT

1. La taxe sur les véhicules des sociétés

Outre la taxe que constitue le malus automobile, différentes taxes, instituées par le code général des impôts, s'appliquent aux véhicules à moteurs. C'est

notamment le cas de la **taxe sur les véhicules des sociétés (TVS)**, prévue à l'article 1010, dont le produit est affecté à la branche Famille du régime général de sécurité sociale.

Elle est assise sur les émissions de CO₂ (en grammes par kilomètre) ou sur la puissance administrative pour les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception communautaire. Elle comprend également une composante relative aux émissions de polluants atmosphériques, déterminée en fonction du type de carburant, qui conduit à faire contribuer plus lourdement les véhicules diesel que les véhicules fonctionnant à l'essence.

La loi de finances pour 2020 a fait évoluer le barème de la TVS afin de tenir compte de l'entrée en vigueur du protocole WLTP. Ce dernier affectant les taxes assises sur les émissions de CO₂ et celles assises sur la puissance administrative ⁽¹⁾, l'article 69 de la loi de finances pour 2020 a donc **fait évoluer le barème de la TVS afin de l'adapter à la norme WLTP**. Il fixe ainsi des tranches de tarifs correspondant à de nouvelles fourchettes de niveaux d'émissions, ce qu'avaient regretté les représentants des constructeurs automobiles auditionnés l'an passé par votre rapporteur pour avis, qui souhaitaient une linéarisation du barème afin d'éviter les effets de seuil.

2. La taxe spéciale sur certains véhicules routiers

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers prévue à l'article 284 *bis* du code des douanes, dite « **taxe à l'essieu** », est une taxe applicable :

- aux véhicules immatriculés en France ayant au moins deux essieux et dont le poids total en charge est au moins égal à 12 tonnes ;
- aux véhicules composés d'un tracteur et d'une semi-remorque, dont le poids total roulant autorisé est au moins égal à 12 tonnes ;
- aux remorques dont le poids total en charge est supérieur à 16 tonnes.

Sont notamment exclus du champ d'application de la taxe les véhicules conçus pour le transport de personnes, les engins, véhicules et matériels agricoles ou encore les véhicules de la défense nationale, de la protection civile et des services publics de lutte contre les incendies.

L'article 284 *ter* fixe les tarifs de la taxe par semestre. Ils augmentent avec le nombre d'essieux et varient selon le système de suspension de l'essieu moteur – ou, le cas échéant, des essieux moteurs. Le recouvrement de la taxe est assuré par les services de la direction générale des douanes et droits indirects.

(1) La formule de cette dernière dépendant des émissions de CO₂.

Il convient par ailleurs de noter que du fait de l'épidémie de Covid-19, le **Gouvernement a reporté l'échéance de paiement de cette taxe**, initialement prévue au 1^{er} septembre 2020, au 1^{er} décembre 2020.

B. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 14 du projet de loi de finances pour 2021 procède à plusieurs évolutions relatives à la TVS et à la taxe à l'essieu.

1. Un nouveau cadre juridique commun à la TVS et à la taxe à l'essieu

Le 6^o du I de l'article 14 modifie, à compter du 1^{er} janvier 2022, les articles 1010 à 1010 *nonies*, afin d'organiser les taxes à l'utilisation de véhicules en France pour les besoins de la réalisation d'activités économiques autour de trois taxes :

– pour les véhicules de tourisme, deux taxes sont instituées, qui correspondent à l'actuelle TVS :

- une taxe annuelle sur les émissions de CO₂, dont le tarif est fixé à l'article 1010 *septies* ;

- une taxe annuelle relative aux émissions de polluants atmosphériques, dont le tarif est fixé à l'article 1010 *octies* ;

– pour les véhicules lourds de transport de marchandises, une taxe annuelle à l'essieu est prévue, dont le tarif est fixé à l'article 1010 *nonies*.

Les articles 1010 *bis* à 1010 *sexies* définissent des règles communes de fonctionnement à ces trois taxes dont la gestion, le recouvrement et le contrôle sont désormais entièrement assurés par la direction générale des finances publiques ⁽¹⁾ : définition des véhicules concernés, du redevable (l'utilisateur du véhicule), des modalités de calcul en fonction de la proportion annuelle d'utilisation du véhicule, des modalités de déclaration et de liquidation, *etc.*

S'agissant de la taxe annuelle à l'essieu, l'audition, par votre rapporteur pour avis, de représentants des transporteurs de marchandises lui a permis de s'assurer que les dispositions du projet de loi de finances pour 2021 correspondent bien aux évolutions des modalités de recouvrement qui ont été présentées aux professionnels du secteur.

S'agissant des deux taxes issues de la TVS, l'article 14 du projet de loi de finances fait évoluer les modalités de calcul de la taxe assise sur les émissions de

(1) Alors que le recouvrement de la taxe à l'essieu est aujourd'hui assuré par les services de la direction générale des douanes et droits indirects.

CO₂ ⁽¹⁾. Il **exonère également les véhicules à hydrogène de ces deux taxes** ainsi que les véhicules hybrides fonctionnant en partie à l'hydrogène de la taxe assise sur les émissions de CO₂ ⁽²⁾. Les deux taxes concernées demeureront affectées, en application de l'article L. 131-8 du code de la sécurité sociale ⁽³⁾, à la branche Famille du régime général de sécurité sociale.

2. Des évolutions dans le mode de calcul de la taxe sur les émissions de CO₂ des véhicules des sociétés

Outre la refonte des règles de fonctionnement de la TVS et de la taxe à l'essieu, l'article 14 modifie l'article 1010 du code général des impôts ⁽⁴⁾ afin de **supprimer, à compter du 1^{er} janvier 2021, les effets de seuil résultant du barème en vigueur en 2020, qui reposait sur des tranches de tarifs**. Le barème de la TVS est ainsi linéarisé et commence à s'appliquer pour les véhicules émettant 21 grammes de CO₂ par kilomètre – pour lesquelles le tarif de la taxe est fixé à 17 euros par véhicule ⁽⁵⁾.

Le tarif de la taxe augmente ensuite plus que proportionnellement à l'augmentation des émissions, pour les véhicules émettant jusqu'à 269 grammes de CO₂ par kilomètre. Au-delà de ce seuil, la hausse du tarif redevient proportionnelle à celle des émissions, le tarif étant alors fixé à 29 euros par gramme et par kilomètre.

Si cette linéarisation conduit à moins taxer les véhicules émettant moins de 150 grammes de CO₂ par kilomètre, elle augmente toutefois la taxation des véhicules les plus polluants. Par exemple, un véhicule émettant 190 grammes de CO₂ par kilomètre devra payer une taxe de 3 116 euros en 2021, contre 2 470 euros en 2020. Selon la direction de la législation fiscale, interrogée par votre rapporteur pour avis, cette linéarisation s'effectuera toutefois à **rendement inchangé** de la taxe – ce qui représente environ **830 millions d'euros**, selon les chiffres fournis à votre rapporteur pour avis par la direction générale de l'énergie et du climat.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

S'agissant du malus automobile, votre commission a adopté l'amendement CD103 (2^e rectification) de votre rapporteur pour avis. Il introduit, à compter de 2022, une **part du malus calculée sur la base de la masse du véhicule**. Cette composante du malus s'appliquerait aux véhicules thermiques de plus de **1 700 kilogrammes**, excluant ainsi les véhicules électriques et hybrides

(1) Cette évolution s'appliquera dès 2020 à la composante CO₂ de la TVS, comme l'explique le 2 du B du II du présent commentaire d'article.

(2) Ils paieront toutefois le tarif le plus faible de la taxe assise sur les émissions de polluants atmosphériques.

(3) Auquel l'article 14 du projet de loi de finances pour 2021 n'apporte qu'une modification d'ordre rédactionnel.

(4) Qui définit, jusqu'au 31 décembre 2021, la TVS.

(5) Pour les véhicules émettant moins de 21 grammes de CO₂ par kilomètre, le tarif de TVS est nul.

rechargeables. Le montant de ce malus, correspondant à 10 euros par kilogramme au-delà de 1 700 kilogrammes, serait **plafonné à 10 000 euros**.

Afin de ne pas pénaliser les familles nombreuses, une réfaction de 300 kilogrammes sur la masse du véhicule s'appliquerait pour les familles ayant trois enfants ou plus. Enfin, afin d'inciter à la réduction de la masse des véhicules, le seuil déclenchant l'application de la composante poids serait abaissé à 1 650 kilogrammes en 2023.

Par ailleurs, afin d'encourager le développement des véhicules fonctionnant à l'hydrogène, votre commission a adopté deux amendements de votre rapporteur pour avis :

– le CD100, qui **avance à 2021, au lieu de 2022, l'exonération** des véhicules hybrides et fonctionnant à l'hydrogène de la composante CO₂ de la TVS ;

– le CD99, qui **avance à 2021, au lieu de 2022, l'exonération** des véhicules fonctionnant à l'hydrogène de la composante de TVS relative aux émissions de polluants atmosphérique.

Article additionnel après l'article 14

(article 1001 du code général des impôts)

Réduction du taux de la taxe sur les contrats d'assurance pour les véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène

Introduit par la commission

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le 5^o *quater* de l'article 1001 du code général des impôts instaure une taxe spéciale sur les contrats d'assurance obligatoire pour les véhicules terrestres à moteur ⁽¹⁾. Cette taxe est perçue sur le montant des sommes stipulés au profit de l'assureur sur toutes les conventions d'assurance conclues avec tout assureur français ou étranger. Le taux de cette taxe est fixé :

– à 15 % pour les véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes ainsi que pour les camions, camionnettes et fourgonnettes à utilisation exclusivement utilitaire des exploitations agricoles ;

– à 33 % pour tous les autres véhicules.

(1) *En application de l'article L. 211-1 du code des assurances, ces assurances doivent garantir la responsabilité civile pouvant être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultat d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, ainsi que la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, et la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance.*

Le produit de la taxe est affecté aux départements et à la métropole de Lyon ainsi qu'à la branche Famille du régime général de la sécurité sociale.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Afin de favoriser le développement des véhicules électriques et fonctionnant à l'hydrogène, votre commission a adopté l'amendement CD102 rectifié de votre rapporteur pour avis, qui **abaisse à 20 %, au lieu de 33 %, le taux de la taxe sur les contrats d'assurance pour les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité ou à l'hydrogène** ou combinant ces deux sources d'énergie. Afin de créer une incitation financière pour les assurés, l'article additionnel introduit par votre rapporteur pour avis précise que cette baisse de tarif est répercutée, de plein droit, sur les contrats d'assurance des véhicules en bénéficiant.

Article 15

(articles 265, 265 A bis, 265 A ter, 265 quinquies, 265 sexies, 266 quater et 266 quindecies du code des douanes, article L. 641-7 du code de l'énergie et article 24 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017)

Incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L'ETAT DU DROIT

A. LA TAXE INTERIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ENERGETIQUES (TICPE)

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est un impôt auquel sont soumis, lors de leur mise en consommation, les produits énergétiques, notamment d'origine pétrolière, utilisés comme carburants ou comme combustibles de chauffage. Le régime général de cette taxe est fixé, d'une part, par la réglementation européenne⁽¹⁾, et d'autre part, en droit français, par les articles 265 et suivants du code des douanes. La majeure partie de son produit est affectée à l'État, mais :

– une part de cette recette est affectée aux collectivités locales en compensation de transferts de compétences ;

(1) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité et directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE.

– une autre part est affectée à l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), cette part étant plafonnée et le plafond étant révisé chaque année en loi de finances.

La nomenclature des produits pétroliers soumis à la TICPE est définie par les tableaux figurant à l’article 265 du code des douanes. L’unité de perception (en quintaux ou en hectolitres) est fixée dans le tableau du B. À chaque unité de perception correspond un montant de TICPE : la quotité. Cette quotité étant régulièrement modifiée, les articles 266, 266 *bis* et 266 *quater* du code des douanes précisent les modalités d’entrée en vigueur des nouveaux tarifs.

Le tarif de la TICPE est différent selon la nature du produit énergétique concerné (essences, gaz, gazole...), selon les territoires (des tarifs particuliers sont applicables en Corse et dans les territoires ultramarins) et selon l’usage qui est fait du produit taxé. Des exonérations sont également prévues (article 265 *bis* du code des douanes), par exemple pour les produits énergétiques utilisés à bord des navires de pêche et pour ceux utilisés pour la navigation intérieure.

B. LA TAXE INCITATIVE RELATIVE A L’INCORPORATION DE BIOCARBURANTS (TIRIB)

1. Définition des biocarburants

Les **biocarburants** sont des carburants produits à partir de matière première végétale ou animale, c’est-à-dire de biomasse, par opposition aux carburants d’origine fossile. Les deux biocarburants les plus répandus sont le bioéthanol et le biogazole (ou biodiesel). Les biocarburants dits « conventionnels » ou « **de première génération** » sont issus de la transformation de produits agricoles également utilisés pour l’alimentation humaine ou animale (par exemple les céréales, la canne à sucre, la betterave sucrière et les oléagineux). Les biocarburants dits « **avancés** » sont issus de matières premières dont la production n’entre pas directement en concurrence avec les cultures vivrières ; ces matières premières peuvent être le bois, des cultures spécifiques non destinées à l’alimentation, des résidus agricoles ou forestiers ou encore des déchets.

2. Le régime juridique des biocarburants s’est construit au rythme des textes législatifs européens

Le développement des biocarburants a fait l’objet d’une démarche collective au niveau européen, qui s’inscrit dans l’ensemble des réglementations visant à mettre en œuvre trois grands objectifs généraux : réduire les émissions de gaz à effet de serre, accroître l’indépendance énergétique de l’Union européenne et permettre une diversification de l’agriculture européenne, notamment pour les terres en jachère. La politique agricole commune européenne (PAC) a joué un rôle dans la promotion des biocarburants d’origine agricole, en réglementant les aides financières que les agriculteurs peuvent recevoir des pouvoirs publics pour produire

des cultures à usage énergétique. Parallèlement aux évolutions de la PAC, **plusieurs directives européennes réglementant la composition des carburants ont permis et encadré l'incorporation d'un taux de biocarburants dans des carburants d'origine fossile (essence ou gazole)**, d'abord en fixant des objectifs non contraignants, puis en fixant des objectifs juridiquement contraignants pour chaque État membre.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS QUANTITATIFS

Directive « carburants renouvelables » du 8 mai 2003	Fixation d'objectifs nationaux à caractère non contraignant concernant la quantité de carburants renouvelables mis en vente sur le territoire de chaque État membre.
Directive « cadre commun pour la promotion des énergies renouvelables » du 23 avril 2009 (dite « directive EnR » ou « RED »)	Objectif contraignant : 10 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables (EnR) dans les transports dans chaque État membre en 2020. Objectif contraignant, mais différent selon le pays , pour la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020 (pour la France, objectif de 23 %).
Directive « qualité des carburants » du 23 avril 2009	Objectif de réduction d'au moins 6 % d'ici 2020, dans chaque État, des gaz à effet de serre (GES) émis par les carburants sur l'ensemble de leur cycle de vie.
Directive du 9 septembre 2015 dite « directive CASI » (ou <i>ILUC</i>)	Confirmation de l'objectif de 10 % d'EnR dans les transports. Plafonnement des biocarburants de première génération à 7 % de PCI ⁽¹⁾ . Objectif indicatif pour les biocarburants avancés (0,5 % de PCI d'ici 2020).
Directive EnR 2 (ou <i>RED 2</i>) du 11 décembre 2018	1° Au niveau de l'Union européenne , objectif de 32 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie en 2030 (objectif global contraignant). L'objectif global de 32 % est décliné dans chaque État membre. Pour la France , obligation d'atteindre 23 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute en 2030. 2° Dans chaque État membre, objectif de 14 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports en 2030 . Pour atteindre l'objectif de 14 %, les biocarburants avancés et le biogaz produits à partir de certaines matières premières doivent atteindre au moins 0,2 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports en 2022, au moins 1 % en 2025 et au moins 3,5 % en 2030. 3° Plafonnement des biocarburants de première génération (biocarburants, bioliquides et combustibles produits à partir de cultures destinées à l'alimentation) à 7 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports routier et ferroviaire. 4° Sortie progressive des biocarburants présentant un fort risque de changement indirect d'affectation des sols (CASI) et dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone : – Jusqu'à fin 2023, obligation de limiter leur part au niveau constaté dans chaque État en 2019 (sauf s'ils sont certifiés comme présentant un faible risque) ; – Entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2030, le niveau de consommation de ces carburants doit baisser progressivement pour s'établir à 0 %.

(1) PCI (pouvoir calorifique inférieur) des carburants : énergie thermique libérée par la consommation d'un litre de carburant.

La directive dite « RED 2 » du 11 décembre 2018 ⁽¹⁾ doit être transposée en droit national au plus tard le 30 juin 2021. Elle limite à 7 % de la consommation finale d'énergie dans le transport ferroviaire et routier l'utilisation de biocarburants de première génération ⁽²⁾. Elle prévoit également que la part des biocarburants présentant un risque élevé de changement d'affectation des sols indirect (CASI) devra diminuer progressivement à partir du 31 décembre 2023, pour s'établir à 0 % en 2030 au plus tard.

S'agissant des **biocarburants avancés**, un principe de double comptage vise à encourager leur développement, mais la directive RED 2 comporte des objectifs différenciés selon les matières premières utilisées. Deux listes de matières premières sont établies (partie A et partie B de l'annexe IX de la directive). Les biocarburants produits à partir des matières premières de la partie A (qui incluent par exemple les algues, la paille, les marcs de raisin...), devront représenter 1 % de l'énergie des transports en 2025 et au moins 3,5 % en 2030, bien que le stade industriel ne soit pas encore atteint pour la plupart de ces biocarburants. En revanche, les biocarburants utilisant les huiles de cuisson usagées et certaines graisses animales (partie B de l'annexe) ne devront pas dépasser une part de 1,7 % en 2030.

Les directives européennes successives ont défini des **critères de durabilité** pour les biocarburants ainsi que les moyens de contrôle du respect de ces critères par les opérateurs économiques.

Pour permettre l'application de la directive RED 2, la Commission européenne a adopté un texte réglementaire d'exécution (règlement délégué) le 13 mars 2019 ⁽³⁾ visant à apporter les précisions nécessaires pour identifier les matières premières présentant un risque élevé d'induire des CASI là où leur production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone ; à ce jour, les critères ainsi définis font que seule l'huile de palme est considérée par l'Union européenne comme une matière première « à risque CASI élevé ». La méthodologie choisie par la Commission européenne l'a conduite, en revanche, à ne pas « condamner » le **soja** parce que l'expansion de sa surface de production se situe en dessous du seuil choisi en termes d'expansion des surfaces de culture sur des terres présentant un important stock de carbone.

(1) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte).

(2) Chaque État membre a le droit de fixer un plafond inférieur à 7 %.

(3) Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission du 13 mars 2019 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne, d'une part, la détermination des matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone et, d'autre part, la certification des biocarburants, bioliquides et combustibles issus de la biomasse présentant un faible risque d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols.

3. Le droit national

Le développement de la filière des biocarburants nécessite à la fois, au niveau juridique, une progression des volumes produits, à travers des incitations fiscales, et une hausse des proportions dans lesquels ces produits sont autorisés à être incorporés à des carburants fossiles. L'utilisation des biocarburants en France, ainsi que la mise en place, à partir de 1992, d'un régime fiscal favorable en vue d'atténuer leur manque de compétitivité par rapport aux carburants d'origine fossile, se sont appuyées sur la réglementation européenne précitée, qui **autorise les États membres, en particulier, à appliquer des taux d'imposition réduits en faveur des biocarburants** (sans descendre en dessous des niveaux minima fixés par la directive de 2003).

La loi de finances pour 2005 avait institué un prélèvement supplémentaire de TGAP (taxe générale sur les activités polluantes) pesant sur toute personne mettant à la consommation certains carburants d'origine fossile en France, dont le taux était diminué à proportion des volumes de biocarburants incorporés dans ces carburants, afin de favoriser cette incorporation et, ainsi, de contribuer à réduire les émissions polluantes (article 266 *quindecies* du code des douanes). Ce prélèvement fiscal additionnel avait donc pour objet de **taxer les carburants contenant une part de biocarburants inférieure aux objectifs d'incorporation**. Depuis 2012, seuls les biocarburants répondant à des critères de durabilité peuvent être pris en compte pour le calcul de la réduction du taux de cette taxe.

La loi de finances pour 2019 (loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018) a modifié l'article 266 *quindecies*, changé la dénomination de cette taxe, désormais appelée « **taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants** » (TIRIB), et **augmenté** à la fois les **tarifs** de la taxe et les **objectifs nationaux d'incorporation** d'énergie renouvelable dans les transports.

Le fait générateur de la TIRIB et le calcul de son assiette sont alignés sur ceux de la TICPE. Les redevables de la TIRIB sont définis en référence aux redevables de la TICPE. Il s'agit donc de l'ensemble des personnes mettant des carburants à la consommation sur le marché français. Les carburants concernés sont ceux soumis à la TICPE, dès lors qu'ils sont utilisés comme carburant ou comme combustible de chauffage.

Pour 2019, le tarif de la TIRIB a été fixé à 98 euros par hectolitre. La loi de finances initiale pour 2020 l'a fait passer à **101 €/hl** et, à compter de 2021, à 104 €/hl. Le calcul de son montant est opéré de la façon suivante :

– l'article 266 *quindecies* du code des douanes fixe **deux « pourcentages cible » d'incorporation** d'énergie renouvelable dans les transports : un pourcentage cible pour les gazoles (7,9 % en 2019 et 8 % en 2020) et un pourcentage cible pour les essences (7,9 % en 2019 et 8,2 % en 2020).

– la différence entre le pourcentage cible et la proportion d'énergie renouvelable ⁽¹⁾ effectivement contenue dans un produit soumis à la taxe constitue un **coefficient**, qui est appliqué au tarif précité, le montant de la taxe étant égal au produit de l'assiette par ce tarif pondéré.

Si la proportion d'énergie renouvelable contenue dans un produit est égale ou supérieure au pourcentage cible, **le montant de la taxe sera nul. La TIRIB, taxe à objectif comportemental et environnemental, a vocation à être une taxe sans rendement**, un rendement nul signifiant que le dispositif a bien atteint son objectif. En effet, elle dissuade les acteurs de ne pas incorporer de biocarburants dans les carburants et constitue un outil efficace en termes d'atteinte des objectifs quantitatifs.

La loi de finances pour 2019 a mis fin au traitement différencié des matières premières selon la catégorie de carburant à laquelle elles sont incorporées. Ainsi, par rapport au droit antérieur à 2019, le nombre de régimes fiscaux s'est trouvé réduit de neuf à quatre :

– un plafond à 7 % pour la part d'énergie renouvelable prise en compte pour les biocarburants en concurrence avec l'alimentation ;

– un plafond à 0,2 % en 2019 et à 0,4 % en 2020 pour certains produits obtenus après transformation (sucres non extractibles et amidons résiduels) ;

– un plafond pour le tallöl ⁽²⁾, qui était de 0,6 % en 2019 et a été réduit à 0,1 % pour 2020 ;

– un plafond de 0,9 % pour les matières mentionnées dans la partie B de l'annexe IX de la directive 2009/28/CE du 23 avril 2009, c'est-à-dire les huiles de cuisson usagées et certaines graisses animales.

Pour chacune de ces catégories, la part d'énergie issue de ces matières premières excédant le plafond indiqué n'est pas prise en compte dans le calcul.

Toutefois, pour une catégorie de matières premières et depuis le 1^{er} janvier 2020, la part d'énergie excédant le plafond **est prise en compte** lorsque ces matières premières ont été produites dans des conditions permettant d'éviter le risque élevé d'induire indirectement une hausse des émissions de gaz à effet de serre. Les matières premières concernées sont les « *céréales et autres plantes riches en amidon, sucrières ou oléagineuses et autres produits issus des cultures principales des terres agricoles principalement utilisées à des fins de production d'énergie (...)* ». Mais **l'incorporation des biocarburants issus de ces matières premières** (c'est-à-dire les biocarburants de première génération) **dans les**

(1) La proportion d'énergie renouvelable désigne la proportion, évaluée en pouvoir calorifique inférieur (PCI), d'énergie produite à partir de sources renouvelables dont le redevable peut justifier qu'elle est contenue dans les carburants soumis à la taxe, compte tenu, le cas échéant, des règles de calcul propres à certaines matières premières.

(2) Le tallöl, ou huile de tall, est une résine liquide obtenue comme sous-produit dans la fabrication de pâtes chimiques à partir de certains conifères.

carburants est plafonnée puis sera réduite progressivement, à compter de 2023, jusqu'à atteindre un **niveau nul en 2031**.

Parmi les matières premières permettant de bénéficier de l'avantage fiscal, certaines sont particulièrement privilégiées, puisqu'elles donnent lieu à « compte double » (ou **double comptage**), comme le permet la législation européenne : la part d'énergie issue de ces matières et substances est comptabilisée pour le double de sa valeur dans la limite, après application de ce compte double, d'un seuil également fixé par l'article 266 *quindecies* du code des douanes. Au-delà de ce seuil, la part n'est comptabilisée que pour sa valeur réelle.

Les matières premières ainsi privilégiées sont celles qui figurent dans l'annexe IX de la directive 2009/28/CE (soit dans sa partie A, soit dans sa partie B), à l'exception du tallöl et du brai de tallöl. Elles incluent par exemple les marcs de raisin et lies de vin, les « *algues si cultivées à terre dans des bassins ou des photobioréacteurs* », les « *bactéries, si la source d'énergie est renouvelable* », ou encore les huiles de cuisson usagées et certaines graisses animales. Seule est comptée double l'énergie contenue dans les produits dont la traçabilité a été assurée depuis leur production. **Ce dispositif vise à encourager le développement de biocarburants avancés.**

Les modifications apportées à la TIRIB par la loi de finances pour 2020

La loi de finances pour 2020 a introduit plusieurs modifications aux dispositions régissant la TIRIB.

Les objectifs chiffrés d'incorporation d'énergies renouvelables dans le cadre de la TIRIB ont été relevés. Le pourcentage cible d'incorporation pour le gazole, fixé à 7,9 % pour 2019, passe à partir de 2020 à 8 %, comme le prévoyait déjà la loi de finances pour 2019. Le pourcentage cible d'incorporation pour l'essence, fixé à 7,9 % pour 2019, passe à 8,2 % en 2020 et à 8,6 % à partir de 2021.

Les exigences de durabilité ont été complétées par une exigence globale de traçabilité : à compter de 2020, seule sera prise en compte, dans le calcul de la TIRIB, l'énergie contenue dans les produits dont la traçabilité a été assurée depuis leur production.

La mesure de plafonnement applicable à certaines matières premières a également été modifiée par la loi de finances pour 2020 :

- à l'initiative des députés, dans un sens qui encourage l'utilisation des « *égouts pauvres issus des plantes sucrières et obtenus après deux extractions sucrières* » et des « *amidons résiduels issus des plantes riches en amidon, en fin de processus de transformation* » (le seuil passera de 0,4 % en 2020 à 0,8 % à compter de 2021) ;

- à l'initiative du Sénat, dans un sens qui dissuade de développer l'utilisation du tallöl pour les biocarburants (le seuil passant de 0,6 % à 0,1 % en 2020) ; cette dernière modification a été apportée pour tenir compte de la faible disponibilité de la matière première concernée en France et en Europe.

Enfin, le plafond du double comptage favorisant l'utilisation des huiles de cuisson usagées et des graisses animales dans la filière essence a été relevé, passant de 0,1 % à 0,2 %.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

A. LES MODIFICATIONS RELATIVES A LA TICPE

L'article 15 du projet de loi de finances apporte plusieurs modifications aux articles du code des douanes régissant la TICPE.

Le tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, qui fixe les tarifs de TICPE applicables à chaque catégorie de produits pétroliers et assimilés, est modifié :

– d'une part, **pour l'année 2021**, pour rapprocher le tarif applicable au supercarburant E5 et celui applicable au supercarburant E10. Le premier diminue et passe de 68,29 €/hl à 67,79 €/hl ; le second augmente et passe de 66,29 €/hl à 66,79 €/hl ; le rendement global de la TICPE sur ces deux carburants restera ainsi constant ;

– d'autre part, **à compter de 2022**, pour supprimer toute différence de tarif entre ces deux carburants, auxquels sera alors appliqué un tarif unique de 67,29 €/hl ; un autre tarif, qui était applicable à un supercarburant contenant un additif anti-récession de soupape, sera supprimé.

Pour rappel, le carburant E5 peut contenir jusqu'à 5 % d'éthanol, tandis que l'E10 peut en contenir jusqu'à 10 %.

L'exposé des motifs du projet de loi indique qu'il s'agit de mettre fin au tarif réduit dont bénéficie l'E10, plus avantageux que celui de l'E5, car il avait été introduit pour favoriser la diffusion du carburant E10, objectif désormais atteint. Le représentant de la direction de la législation fiscale auditionné par votre rapporteur pour avis a indiqué que le remplacement progressif de l'E5 par l'E10 se poursuit, la disparition complète de l'E5 sur le marché français étant à prévoir d'ici quelques années.

B. LES MODIFICATIONS APORTEES A LA TIRIB POUR L'ANNEE 2021

Dans le droit en vigueur, l'énergie contenue dans les biocarburants est considérée comme renouvelable si ceux-ci remplissent les critères de durabilité définis par les textes européens. À compter du 1^{er} juillet 2021, une seconde condition sera appliquée pour que cette énergie soit considérée comme renouvelable : le respect des critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis par la directive RED 2 précitée.

C. LE REMPLACEMENT DE LA TIRIB PAR LA TIRUERT EN 2022

L'article 15 du projet de loi de finances remplace, avec entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2022, la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants par la « taxe incitative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports »

(TIRUERT), de manière à **faire bénéficier d'un régime fiscal avantageux similaire l'utilisation d'électricité d'origine renouvelable et, à compter de 2023, l'utilisation d'hydrogène produit par électrolyse à partir d'électricité d'origine renouvelable** dans le secteur des transports.

Le dispositif ne se limite pas à étendre la TIRIB à de nouvelles sources d'énergie, mais apporte aussi plusieurs modifications aux dispositions relatives aux biocarburants.

1. L'introduction de la catégorie des carburéacteurs dans le champ d'application du dispositif incitant à incorporer des biocarburants

Au 1^{er} janvier 2022, le champ de la taxe sera étendu aux carburéacteurs, qui formeront ainsi une troisième filière (après celle des essences et celle des gazoles). Les carburéacteurs sont la plus grande partie des carburants utilisés dans le secteur aérien, pour tous les moteurs à réaction (seuls les petits avions de loisir, qui ont un moteur de type différent, utilisent un carburant appelé « essence d'avion »). Le tarif appliqué à ces carburants sera nettement supérieur à celui applicable aux carburants des transports routiers (125 euros par hectolitre), pour que l'incitation soit plus forte. Un objectif cible est fixé à 1 % de biocarburants incorporés. Les biocarburants issus de cultures destinées à l'alimentation seront exclus : il ne sera pas interdit de produire du « biokérosène » à base de biocarburants de première génération, mais ce biokérosène ne sera pas éligible au traitement fiscal avantageux.

2. Les objectifs d'incorporation de biocarburants dans les carburants sont renforcés, les seuils limitatifs sont peu modifiés

Le tableau des tarifs et des objectifs définis à l'article 266 *quindecies* du code des douanes est complété dans un sens plus ambitieux :

ÉVOLUTION DES TARIFS ET DES POURCENTAGES CIBLES (ARTICLE 266 *QUINDECIES*)

Année	2020	2021	À compter de 2022
Gazoles :			
- Tarif en euros par hectolitre	101	104	104
- Pourcentage cible	8 %	8 %	8,1 %
Essences :			
- Tarif en euros par hectolitre	101	104	104
- Pourcentage cible	8,2 %	8,6 %	9,2 %
Carburéacteurs :			
- Tarif en euros par hectolitre			125
- Pourcentage cible			1 %

Le plafonnement de l'utilisation de certaines matières premières est peu modifié. La catégorie « Céréales et autres plantes riches en amidon, sucrières ou oléagineuses et autres produits issus des cultures principales de terres agricoles principalement utilisées à des fins de production d'énergie », sera désormais dénommée « Cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale ». Un plafonnement est introduit pour l'utilisation du soja dans les gazoles.

SEUILS AU-DELA DESQUELS LA PART DE L'ENERGIE ISSUE DE CHAQUE CATEGORIE DE MATIERES PREMIERES N'EST PAS PRISE EN COMPTE DANS LE CALCUL DU RESPECT DES OBJECTIFS EUROPEENS PAR LA FRANCE

Catégorie de matières premières	2020		2021 (loi de finances pour 2020)		2022 (PLF 2021)		
	Seuil pour les essences	Seuil pour les gazoles	Seuil pour les essences	Seuil pour les gazoles	Seuil pour les essences	Seuil pour les gazoles	Seuil pour les carburateurs
1. Céréales et autres plantes riches en amidon, sucrières ou oléagineuses et autres produits issus des cultures principales de terres agricoles principalement utilisées à des fins de production d'énergie	7 %	7 %	7 %	7 %			
1. Cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale <i>Dont – palme</i> <i>-- soja</i>					7 % 0 % 0 %	7 % 0 % 0,35 %	0 %
2. Égouts pauvres issus des plantes sucrières et obtenus après deux extractions sucrières et amidons résiduels issus des plantes riches en amidon	0,4 %	0,4 %	0,8 %	0,8 %	1 %	1 %	Aucun seuil
3. Tallöl	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
4. Graisses et huiles usagées	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	Aucun seuil

3. Le dispositif incitatif au profit de l'utilisation d'électricité d'origine renouvelable

À partir de 2022, la proportion d'énergie renouvelable qui sert au calcul du montant de la taxe (et qui correspond, s'agissant des carburants, au pourcentage d'incorporation effectif) sera égale à la somme des quantités suivantes :

- les quantités d'énergie produite à partir de biocarburants ;
- les quantités d'électricité d'origine renouvelable que le redevable a fournies en France pour l'alimentation de véhicules routiers au moyen d'infrastructures de recharge ouvertes au public.

Les sources renouvelables sont celles visées par le 1 de l'article 2 de la directive RED 2.

De la même manière que certains biocarburants sont comptabilisés au double de leur valeur (double comptage), l'électricité d'origine renouvelable fournie par des bornes de recharge ouvertes au public sera comptabilisée au quadruple dans le calcul des résultats de la France au regard des objectifs européens.

Contrairement aux différentes matières premières pouvant être utilisées pour produire des biocarburants, cette électricité ne fera l'objet d'aucun seuil limitatif.

4. À partir de 2023, l'inclusion de l'hydrogène d'origine renouvelable dans le dispositif

L'article 15 du présent projet de loi de finances prévoit enfin qu'à compter du 1^{er} janvier 2023, l'hydrogène produit par électrolyse à partir d'électricité d'origine renouvelable que le redevable a utilisé, en France, pour les besoins du raffinage de produits pétroliers fera, à son tour, bénéficier ledit redevable du dispositif de la taxe, et sera comptabilisé pour le double de sa valeur.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption de cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 15
(article 39 *decies* C du code général des impôts)

Suramortissement pour la propulsion vélique lorsqu'elle est la propulsion principale des navires ou bateaux

Introduit par la commission

La définition des bénéfices imposables à l'impôt sur le revenu (IR) ou à l'impôt sur les sociétés (IS) inclut plusieurs catégories de déductions. L'article 39 *decies* C du code général des impôts permet aux entreprises assujetties à l'IS ou à l'IR de déduire de leur résultat imposable, notamment, « *une somme égale à 125 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation d'hydrogène ou de toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers et qui sont affectés à leur activité, lorsque le contrat d'acquisition de ces équipements ou de construction du navire ou du bateau est conclu à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2022* ».

La commission a adopté l'amendement CD25 de Mme Sophie Panonacle (LaREM) visant à introduire une déduction similaire pour favoriser **l'installation d'équipements permettant d'utiliser le vent comme source principale de propulsion** des navires et des bateaux de transport de marchandises ou de passagers. La déduction est fixée à 150 %, donc à un niveau supérieur à la déduction précitée, pour donner un net avantage à la propulsion vélique par rapport à d'autres sources d'énergie, le vent étant la seule énergie totalement décarbonée pouvant être utilisée pour ce mode de transport. L'amendement attribue une assiette large à cette

déduction, en y incluant notamment le surcoût à la construction, et étend la période pendant laquelle il sera possible de bénéficier de cette déduction, jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 25

(article L. 561-3 [abrogé] du code de l'environnement, article 179 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 et section XXI du chapitre III du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} et article 1635 *bis* AD [abrogé] du code général des impôts)

Intégration au budget de l'État du Fonds de prévention des risques naturels majeurs

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM), dit « fonds Barnier », a été mis en place par la loi « Barnier » n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement pour financer l'expropriation de biens exposés à certains risques naturels menaçant des vies humaines. Par la suite, son champ d'intervention a été élargi à d'autres catégories de dépenses, notamment par la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels qui a permis le financement, par le fonds Barnier, de mesures de prévention concernant des biens couverts par un contrat d'assurance dommages.

Ainsi, le FPRNM permet désormais de financer une large série de mesures concourant à la prévention des risques naturels majeurs, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État ou sous la forme de subventions : dépenses afférentes à l'élaboration des plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP), acquisition d'un bien exposé à certains risques naturels menaçant gravement des vies humaines, études et travaux de prévention ou de protection dont les collectivités territoriales ou leurs groupements assurent la maîtrise d'ouvrage, opérations de reconnaissance et de traitement des cavités souterraines dont les dangers sont avérés, campagnes d'information notamment

Le régime juridique du Fonds est précisé par les articles L. 561-3 et R. 561-6 à R. 561-14 du code de l'environnement.

A. LES RESSOURCES DU FONDS

Le FPRNM est alimenté par un prélèvement obligatoire sur le produit des primes ou cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophes naturelles, prévues à l'article L. 125-2 du code des assurances. Il est **versé par les entreprises d'assurances** (article L. 561-3 du code de l'environnement).

Le taux de prélèvement, qui est passé de 2 % à 4 % en 2006, puis à 8 % en 2008, n'a pas suffi à répondre aux besoins de financement du fonds (ses dépenses ont été de 10 millions d'euros par an jusqu'en 2004, mais ont ensuite atteint 100 millions d'euros en 2007). C'est la raison pour laquelle le taux plafond de prélèvement a été relevé à 12 % à compter du 1^{er} janvier 2009. **C'est ce taux de 12 % qui est actuellement en vigueur.** Jusqu'en 2018, l'intégralité de la recette de ce prélèvement, qui représente environ 210 millions d'euros par an, était versée au FPRNM.

La loi de finances pour 2018 **a plafonné** (à hauteur de 137 millions d'euros) **l'affectation** au FPRNM du prélèvement sur le produit des primes ou cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophes naturelles, le reste de la recette de ce prélèvement allant au budget général de l'État. Or, les dépenses du fonds sont en augmentation constante (158 millions d'euros en 2014, 174 millions en 2018).

Outre le produit du prélèvement, les ressources du FPRNM comprennent les intérêts des fonds placés, les bénéfices sur réalisation de valeurs, les avances de l'État ainsi que les sommes reversées en cas de remboursement d'une expropriation.

B. UN FONDS QUI N'EST PAS GERE PAR L'ETAT, MAIS DONT LES FINANCEMENTS SONT VERSES PAR LES SERVICES DE L'ETAT

La gestion comptable et financière du FPRNM est assurée par la Caisse centrale de réassurance dans un compte distinct de ceux qui retracent les autres opérations pratiquées par cet établissement.

Les crédits du FPRNM ne sont pas des crédits budgétaires et leur utilisation obéit à des règles spécifiques. Ils ne sont gérés qu'en crédits de paiement : leur utilisation rapide est nécessaire.

Les demandes de financements sont instruites par les services déconcentrés de l'État, à l'échelon départemental, et les crédits sont mis à la disposition des préfets de département qui prennent les décisions attributives de subventions et procèdent à leur paiement. Les préfets de région et les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) assurent une coordination régionale.

En 2016, la Cour des comptes a constaté que « *le FPRNM est devenu la principale source de financement de la politique de prévention des risques naturels sans aucune stratégie autre que la volonté de reporter sur le FPRNM une partie de la charge financière des actions de l'État* » ⁽¹⁾, **et a en conséquence critiqué sa débudgétisation.** La Cour a observé que la Caisse centrale de réassurance, dans la gestion du fonds, « *ne fait qu'exécuter les instructions des ministères* » et que le circuit suivi par les crédits est « *inutilement complexe* ».

(1) Référé de la Cour des comptes 2016-3768 du 5 décembre 2016.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 25 du présent projet de loi de finances vise à intégrer le Fonds de prévention des risques naturels majeurs dans le budget général de l'État, au sein du programme 181 « Prévention des risques » et d'y consacrer, en 2021, 205 millions d'euros de crédits budgétaires. Le Gouvernement fait valoir que l'intégration des dépenses du fonds dans le budget donnera enfin une lisibilité aux dépenses effectives du fonds puisque celles-ci seront retracées de manière complète dans les documents annexés à chaque projet de loi de finances (le programme annuel de performances du programme 181).

Le prélèvement sur les cotisations d'assurance n'est pas supprimé, ni modifié, mais son produit ira désormais intégralement au budget de l'État ; en conséquence, l'article 24 du projet de loi de finances supprime la disposition qui plafonnait l'affectation de ce prélèvement au fonds.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption de cet article sans modification.

Article 28

(article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 302 *bis* ZB du code général des impôts)

Suppression du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » (CAS SNTCV)

Avis favorable de la commission à une adoption sans modification

I. UN COMPTE D'AFFECTION SPÉCIALE POUR LE FONCTIONNEMENT DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Depuis 2011, l'État verse annuellement à SNCF Mobilités (désormais SNCF Voyageurs), par l'intermédiaire du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs », une compensation financière pour l'exploitation des lignes de transport de voyageurs regroupées sous l'appellation « trains d'équilibre du territoire » (TET). Cette compensation est encadrée, pour la période de 2016 à 2020, par une convention conclue le 27 février 2017 entre l'État et SNCF Mobilités.

Le CAS retrace :

a) En recettes :

– le produit de la **contribution de solidarité territoriale (CST)**, taxe due par les entreprises de services de transport ferroviaire de voyageurs (en pratique, elle n'est due que par SNCF Voyageurs, puisque l'ouverture à la concurrence n'est pas encore effective) et assise sur le chiffre d'affaires des prestations de transport ferroviaire de voyageurs et des prestations commerciales qui leur sont directement liées ;

– **une fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT)** due par les sociétés concessionnaires d'autoroute (une autre fraction de la TAT est affectée au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France) ;

– le produit de la **taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)**, due par les entreprises de services de transport ferroviaire de voyageurs ayant des activités de transport de voyageurs. Seules sont redevables les entreprises ferroviaires réalisant un chiffre d'affaires soumis à la CST supérieur à 300 millions d'euros ; actuellement, seule SNCF Voyageurs se trouve, de ce fait, assujettie à cette taxe.

b) En dépenses :

– les contributions liées à l'exploitation des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés par l'État (c'est-à-dire les TET), versées par l'État à SNCF Voyageurs ;

– les contributions liées au matériel roulant de ces services ;

– les dépenses relatives aux enquêtes de satisfaction sur la qualité de service et aux frais d'études et de missions de conseil juridique, financier ou technique directement liés à l'exercice par l'État de ses responsabilités d'autorité organisatrice des TET ;

– les contributions versées par l'État aux régions au titre de sa participation aux coûts d'exploitation des TET par les régions à compter de 2017 et antérieurement conventionnés par l'État.

Ce CAS finance donc la compensation relative au déficit d'exploitation des TET et les contributions versées aux régions au titre des lignes TET reprises par celles-ci. En effet, un important travail de concertation mené avec les régions, afin de permettre une meilleure articulation des TET et des trains express régionaux (TER), s'est traduit par la reprise de plusieurs lignes TET d'intérêt régional depuis le 1^{er} janvier 2017. **L'année 2020 a été marquée par les dernières reprises de lignes par les régions.** Au terme de ces reprises, l'État n'est plus responsable que de trois lignes TET de longue distance structurantes à l'échelle du territoire national (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand,

Bordeaux-Toulouse-Marseille), de trois lignes d'aménagement du territoire, de deux dessertes fines et de deux lignes de nuit.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 28 du projet de loi de finances procède à la suppression du CAS. **Les recettes qui alimentaient celui-ci ne sont, en revanche, pas supprimées, mais seront désormais versées au budget général de l'État**, et non plus affectées.

La suppression de ce CAS est justifiée par la rigidité de cet outil budgétaire, qui apparaît peu compatible avec l'ouverture prochaine à la concurrence des services ferroviaires sur le territoire français. En effet, en application du droit européen et pour la mise en œuvre de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'État, autorité organisatrice des lignes de TET qui n'ont pas été transférées à des régions, va ouvrir à la concurrence l'exploitation de ces lignes, actuellement exploitées uniquement par la SNCF. Or, la conclusion de contrats avec des opérateurs concurrents nécessitera, au niveau du budget de l'État, une vision pluriannuelle, sur au moins dix ans, que le CAS ne permet pas, du fait de son strict caractère « annualisé » ; il n'est en effet pas possible, dans un CAS, de procéder à des engagements pour un montant supérieur à celui des recettes dont il dispose et qui ne sont fixées que pour un an. Cette annualité stricte des dépenses et des recettes n'était pas problématique jusqu'à présent, car l'État et la SNCF concluaient des avenants annuels dans le cadre de la convention pluriannuelle, mais ce procédé ne sera pas possible avec d'autres opérateurs.

Votre rapporteur observe qu'après la suppression, l'année dernière, du CAS « Transition énergétique » et du CAS « Aide à l'acquisition de véhicules propres », l'éclatement des crédits rattachés à la mission Écologie continue d'être réduit. Il note avec satisfaction que la suppression de ce CAS est totalement dépourvue d'impact sur l'autre affectataire d'une partie de la TAT, l'AFITF, et qu'en revanche, une réflexion devra s'ouvrir dès 2021, avant que l'ouverture à la concurrence ne devienne effective, sur la manière appropriée de faire évoluer les deux autres taxes qui alimentaient le CAS.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a donné un avis favorable à l'adoption de cet article sans modification.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion du lundi 5 octobre 2020, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, pour avis, sur le rapport de M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis, la première partie du projet de loi de finances pour 2021.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Le Bureau de notre commission a décidé que notre avis sur la première partie du projet de loi de finances pour 2021 porterait sur les articles 12, 14, 15, 25 et 28, ainsi que sur les articles additionnels présentant un lien direct avec le champ de compétence de notre commission.

Pour permettre à chacun de participer au débat en séance publique sur le projet de loi relatif aux conditions de mise sur le marché de certains produits phytopharmaceutiques en cas de danger sanitaire, le Bureau de la commission a également décidé que notre réunion se terminerait à 16 heures au plus tard et qu'il n'y aurait pas de discussion générale, afin de tenter d'achever l'examen des amendements. Si ce n'est pas possible, nous poursuivrons l'examen des amendements demain après-midi et, éventuellement, demain soir.

Article additionnel après l'article 3 : Conditionnalité à des engagements environnementaux de la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises prévue à l'article 3 du projet de loi de finances pour 2021

La commission est saisie de l'amendement CD95 de Mme Laurianne Rossi, qui fait l'objet du sous-amendement CDI04 du rapporteur pour avis.

Mme Laurianne Rossi. La crise sanitaire que nous traversons implique de soutenir notre économie. C'est l'enjeu du plan de relance de 100 milliards d'euros que nous déployons aux côtés du Gouvernement. Nous avons pris un autre engagement, celui de favoriser la transition écologique et de miser sur la croissance verte.

C'est pourquoi mon amendement vise à conditionner, pour les grandes entreprises, le bénéfice de la baisse de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) à la souscription et la réalisation d'engagements fermes en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre cohérents avec une trajectoire minimale de réduction des émissions de gaz à effet de serre définie pour la période 2020-2030, elle-même compatible avec le plafond national des émissions de gaz à effet de serre défini par grands secteurs.

S'y ajoute une demande de rapport annuel sur le respect de ces obligations climatiques.

Je remercie le rapporteur pour avis pour son sous-amendement, qui vient préciser le champ des sanctions en cas de non-respect des engagements.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je souscris à votre amendement et propose, pour éviter tout risque d'inconstitutionnalité, de le sous-amender de sorte à préciser dans la loi le plafond de la sanction applicable.

La commission adopte successivement le sous-amendement et l'amendement sous-amendé.

Article additionnel après l'article 11 (article 278-0 bis du code général des impôts) : *Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable à la réparation de certains produits*

La commission est saisie de l'amendement CD96 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement, nous en avons déjà discuté l'année dernière. De manière transpartisane, nous avons à cœur de voir appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 % aux réparations permettant de prolonger l'utilisation des vélos, des articles d'habillement et du linge de maison.

La commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 11 (articles 278-0 bis et 279 du code général des impôts) : *Taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux transports publics collectifs de voyageurs*

La commission est saisie de l'amendement CD94 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Laurianne Rossi. Il s'agit d'appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 % aux transports publics collectifs de personnes – ferroviaires, routiers, guidés ou fluviaux –, à l'exception des lignes à grande vitesse et des autocars interurbains. Je dépose cet amendement chaque année depuis 2017, et je me réjouis que la Convention citoyenne pour le climat ait aussi plaidé en ce sens.

Nous avons fait des transports publics du quotidien un engagement extrêmement fort de la législature. J'entends souvent que cette mesure n'aurait pas d'incidence bénéfique sur les prix, mais ce n'est pas le premier effet recherché. L'idée est de redonner du souffle aux acteurs, de les aider à retrouver des marges pour investir dans les réseaux et dans la qualité de service rendu aux usagers. Ainsi les transports publics du quotidien seraient hissés au rang de service public de première nécessité, au même titre que le cinéma ou d'autres produits ou prestations assujettis à ce taux.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je salue l'engagement assidu de Mme Rossi sur ce sujet depuis le début de la législature. Elle m'avait déjà convaincu l'année dernière et la crise actuelle confirme que la capacité de venir en aide aux autorités organisatrices de la mobilité fait partie des enjeux. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Article 12 (article 200 *quater* et 23^o*ter* du II de la section V du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la première partie du code général des impôts et article 15 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020) : *Crédit d'impôt en faveur de l'acquisition et de la pose de systèmes de charge pour véhicule électrique*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 sans modification.

Article additionnel après l'article 12 (article 81 du code général des impôts) : *Augmentation à 500 euros de l'avantage fiscal au titre du forfait mobilités durables*

La commission est saisie de l'amendement CD98 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Il s'agit de relever le plafond de déductibilité des impôts du forfait mobilités durables instauré par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 400 euros à 500, conformément aux recommandations de la Convention citoyenne pour le climat et aux annonces du Premier ministre, la semaine dernière.

La commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 12 (article 83 du code général des impôts) : *Modification des critères de pondération de l'indemnité kilométrique*

La commission est saisie de l'amendement CD97 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Nous avons déjà travaillé à cet amendement dans le cadre de la LOM – peut-être bien avec Mme Rossi – et la Convention citoyenne pour le climat a repris l'idée dans une de ses propositions. Il s'agit de réformer le système d'indemnités kilométriques en instituant un barème de remboursement unique, non plus fonction de la puissance des véhicules – ce qui avantage les véhicules les plus lourds et polluants au détriment de l'environnement – mais de la distance parcourue.

La commission adopte l'amendement.

Article 14 (articles 213, 302 *decies*, 1007, 1007 *bis*, 1010, 1010-0 A, 1010 B, 1012 *ter* et 1012 *quater* et II de la section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts, article 265 *septies* et articles 284 *bis* à 284 *sexies* [abrogés] du code des douanes et article L. 131-8 du code de la sécurité sociale) : *Refonte des taxes sur les véhicules à moteur*

La commission est saisie de l'amendement CD100 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je regrette que M. Delpon ne soit pas là, nous aurions pu débattre de cette proposition qui vise à encourager le

développement de véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Il s'agit d'avancer à 2021, au lieu de 2022 comme prévu dans le projet de loi de finances pour 2021, l'exonération des véhicules hybrides fonctionnant à l'hydrogène de la composante CO₂ de la taxe sur les véhicules des sociétés (TVS).

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD99 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un amendement similaire, visant non pas les véhicules hybrides fonctionnant à l'hydrogène, mais les véhicules fonctionnant exclusivement à l'hydrogène.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD103 deuxième rectification du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Le « malus poids » fait couler beaucoup d'encre chaque année, et la Convention citoyenne pour le climat a repris et développé cette proposition. Mon amendement vise à appliquer un malus aux véhicules pesant plus de 2 700 kilos, hors véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Compte tenu de l'augmentation du malus CO₂ cette année, je propose une entrée en vigueur dans un an, de manière à laisser le temps à la filière de s'organiser. Mais, à partir de 2022, le malus serait durci de 50 kilos chaque année, de manière à fixer une trajectoire très claire dans chaque projet de loi de finances.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle donne un avis **favorable** à l'adoption de l'article 14 ainsi **modifié**.*

Après l'article 14

La commission examine l'amendement CD55 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Mon amendement vise à intégrer les camping-cars au dispositif de malus visant les véhicules les plus polluants. Les camping-cars sont les seuls véhicules de loisirs appartenant à la catégorie des véhicules automoteurs spécialisés qui n'y sont pas soumis. Une telle exception ne semble pas justifiée au regard des émissions de CO₂ générées par ces véhicules, et au nom du principe d'égalité. On entend par autocaravane un véhicule à usage spécial de catégorie N1, conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants : sièges et table, couchettes obtenues en convertissant les sièges, coin cuisine, espaces de rangement.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je comprends l'objectif de votre amendement et j'aurais bien accepté celui-ci, mais il serait inopérant. Selon la

loi de finances pour 2020, l'article 1011 *bis* du code général des impôts sera abrogé à compter du 1^{er} janvier 2021 et le malus automobile sera désormais codifié à l'article 1012 *ter* du même code. Je vous invite donc à retirer votre amendement et à proposer une nouvelle rédaction pour la séance publique. Au besoin, je le retravaillerai avec vous.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 14 (article 1001 du code général des impôts) : *Réduction du taux de la taxe sur les contrats d'assurance pour les véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène*

La commission est saisie de l'amendement CD102 rectifié du rapporteur pour avis.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Cet amendement, dont nous pouvons être fiers, fait partie des propositions présentées durant les débats sur le projet de loi d'orientation des mobilités, puis retravaillées dans le cadre de la Convention citoyenne pour le climat. Il tend à réduire le taux de la taxe sur les contrats d'assurance de 33 % à 20 % pour les véhicules électriques et fonctionnant à l'hydrogène, afin de créer une incitation financière à l'acquisition de ces véhicules.

La commission adopte l'amendement.

Article 15 (articles 265, 265 A *bis*, 265 A *ter*, 265 *quinquies*, 265 *sexies*, 266 *quater* et 266 *quindecies* du code des douanes, article L. 641-7 du code de l'énergie et article 24 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017) : *Incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 15 sans modification.

Article additionnel après l'article 15 (article 39 *decies* C du code général des impôts) : *Suramortissement pour la propulsion vélique lorsqu'elle est la propulsion principale des navires ou bateaux*

La commission est saisie de l'amendement CD25 de Mme Sophie Panonacle.

M. Jimmy Pahun. Il s'agit d'encourager l'émergence chez les armateurs français de la propulsion par le vent en améliorant le dispositif de suramortissement. Un taux de déduction porté à 150 % valoriserait la solution vélique par rapport aux autres modes de propulsion moins décarbonés.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Chacun de nous connaît bien l'engagement de l'autre en faveur de ce type de navigation, monsieur Pahun. Je considère qu'il est l'avenir, notamment en Méditerranée. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 15

La commission est saisie de l'amendement CD26 de Mme Sophie Panonacle.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Puisque nous venons d'adopter l'amendement CD25, qui est beaucoup plus ambitieux que celui-ci, je vous suggère de retirer celui-ci.

L'amendement est retiré.

Article 25 (article L. 561-3 [abrogé] du code de l'environnement, article 179 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 et section XXI du chapitre III du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} et article 1635 bis AD [abrogé] du code général des impôts) : *Intégration au budget de l'État du Fonds de prévention des risques naturels majeurs*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 sans modification.

Article 28 (article 65 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et article 302 bis ZB du code général des impôts) : *Suppression du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » (CAS SNTCV)*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 28 sans modification.

Elle émet enfin un avis favorable à l'adoption de la première partie du projet de loi de finances pour 2021 ainsi modifiée.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis. Je tiens à souligner l'excellent travail effectué par l'équipe, dans des délais très courts. Je remercie également les collègues qui ont répondu présents en ce début de semaine.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(Par ordre chronologique)

Convention citoyenne pour le climat – Membres de l’association « Les 150 »

Mme Mélanie Blanchetot

M. Yves Bouillaud

M. Tristan Dourouguin

Mme Marie-Noëlle Ibanez

Mme Agny Kpata

M. Matthieu Martin-Chave

Mme Isaura Paron

Table ronde « Alliance 4F »

– Union des entreprises Transport et logistique de France (TLF)

M. Alexis Degouy, délégué général

– Fret SNCF

M. Tristan Rouzes, directeur « Performance et transformation » de Transport ferroviaire et multimodal de marchandises

– Association française du rail (AFRA)

M. Franck Tuffereau, délégué général

Comité des constructeurs français d’automobiles (CCFA) – La Plateforme automobile (PFA)

M. Nicolas Le Bigot, directeur technique et environnement du CCFA

Mme Louise d’Harcourt, chargée des affaires parlementaires de la PFA

Ministère de la transition écologique

– Cabinet de Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Mme Marine Braud, conseillère « Société civile et Convention citoyenne »

M. Sylvain Durand, conseiller « Budget et relance »

M. Mehdi Mahammedi-Bouzina, conseiller parlementaire

– ***Cabinet de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports***

Mme Claire Le Deuff, conseillère parlementaire

– ***Services du ministère de la transition écologique***

M. Vincent Moreau, directeur des affaires financières

Mme Isabelle Andrivon, cheffe du service de l’administration générale et de la stratégie à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

M. Nicolas Osouf-Sourzat, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules à la direction générale de l’énergie et du climat

M. Nicolas Morin, adjoint au chef du bureau de la logistique pétrolière et des carburants alternatifs à la direction générale de l’énergie et du climat

M. Patrick Soulé, adjoint au directeur général de la prévention des risques

M. Emmanuel Rousselot, sous-directeur du financement et de l’économie du logement et de l’aménagement à la direction de l’habitat, de l’urbanisme et des paysages

Ministère de l’économie, des finances et de la relance – direction du budget

M. Laurent Pichard, sous-directeur des budgets des transports, de l’écologie, du développement et de l’aménagement durables, de la transition énergétique, de l’égalité des territoires, du logement et de la ville

Table ronde regroupant des associations environnementales

– **Les Amis de la Terre**

Mme Anne-Laure Sablé, chargée de campagne « Agriculture »

– **Réseau action climat (RAC)**

Mme Agathe Bonfour, responsable « Transports »

– **France nature environnement (FNE)**

Mme Anne Lassman-Trappier, membre du directoire « Transports et mobilités durables »

Ministère de l’économie, des finances et de la relance – direction de la législation fiscale

Mme Marie-Astrid de Barmon, sous-directrice de la fiscalité des personnes

M. Matthieu Deconinck, sous-directeur de la fiscalité des transactions, fiscalité énergétique et environnementale, fiscalité sectorielle

Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Mme Florence Berthelot, déléguée générale