

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

- Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) (M. Jean-René CAZENEUVE, rapporteur général) 2
- Présences en réunion 35

Vendredi
13 octobre 2023
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 011

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Présidence de
M. Éric Coquerel,
Président



La commission poursuit l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) (M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général)

Après l'article 10 (suite)

Amendement I-CF1809 de M. Daniel Labaronne

M. Daniel Labaronne (RE). Pour favoriser l'accès au logement intermédiaire, nous proposons d'étendre aux particuliers le régime applicable à la production de logements locatifs intermédiaires en ouvrant aux sociétés civiles de placement immobilier (SCPI) le droit au taux réduit de TVA. Cela permettrait de relancer le logement intermédiaire, essentiel dans le cadre d'une action publique en faveur du logement.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Une telle ouverture mériterait d'être mieux encadrée.

Si cet avantage est réservé aux investisseurs institutionnels, c'est précisément pour les inciter à investir dans le logement intermédiaire. Toutefois, les SCPI peuvent déjà bénéficier de ce taux réduit si elles sont détenues en totalité par des personnes assujetties à l'impôt sur les sociétés.

Avis défavorable.

L'amendement I-CF1809 est retiré.

Amendements identiques I-CF817 de M. Max Mathiasin et I-CF2097 de M. Giovanni William

M. Michel Castellani (LIOT). Il s'agit de donner au représentant de l'État dans les départements d'outre-mer la possibilité d'agréer une opération de construction de logements intermédiaires bénéficiant du taux réduit de TVA sans que la condition du minimum de 25 % de surface de logements sociaux ait à s'appliquer. Les raisons, vous les connaissez : déficit de logements, et crise annoncée à la suite de la suppression du Pinel outre-mer.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Le respect de la condition de 25 % est essentiel à la mixité sociale. Alors que le nombre de personnes éligibles au logement social est très élevé dans les départements visés, beaucoup ne peuvent y accéder faute d'offre. Il faut donc maintenir la pression. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements identiques I-CF817 et I-CF2097.

Amendement I-CF53 de Mme Véronique Louwagie

Mme Véronique Louwagie (LR). Il est ici proposé de ne pas tenir compte du statut juridique de l'investisseur qui s'engage dans la construction de logements locatifs intermédiaires. Actuellement, les personnes physiques bénéficient d'un taux réduit de TVA à 10 % et d'autres avantages fiscaux, mais non les SCI (sociétés civiles immobilières) familiales.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Le projet de loi de finances (PLF) contient déjà des mesures favorables à la construction de logements intermédiaires. Il étend le périmètre de la TVA à 10 % pour cette catégorie de logements à de nouveaux territoires prioritaires, notamment ceux concernés par une opération de revitalisation du territoire ou une

grande opération d'urbanisme. Il confirme que les SCPI sont éligibles à la créance d'impôt dont bénéficient les investisseurs à raison de la taxe foncière sur les propriétés bâties dont ils sont redevables pour les logements locatifs intermédiaires.

L'écart que vous évoquez s'explique par le souhait de donner un avantage aux investisseurs professionnels. L'étendre aux particuliers poserait un problème de contrôle. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie (LR). Je ne parlais pas des SCPI, mais des SCI familiales. La différence de fiscalité selon la nature juridique du porteur de projet est source d'iniquité.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF53.*

Amendements I-CF2406 de Mme Nathalie Bassire et I-CF2410 de M. Olivier Serva (discussion commune)

M. Michel Castellani (LIOT). Le premier de ces deux amendements prévoit un taux de TVA à 0 % pour les produits de consommation concernés par le bouclier qualité prix. Ce serait préférable à la réforme de l'octroi de mer annoncée par le Gouvernement d'ici à 2025.

Le second est un amendement de repli, qui réserverait le bénéfice de cette disposition aux produits alimentaires de première nécessité, aux produits pharmaceutiques vendus en magasin spécialisé, aux articles médicaux et orthopédiques en magasin spécialisé, aux carburants et combustibles, à la distribution d'électricité et de gaz et aux services funéraires.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. La solution à moyen terme est probablement la réforme de l'octroi de mer. La baisse de la TVA est rarement une bonne option. Dans la restauration, par exemple, elle n'avait pas du tout eu les effets escomptés sur les prix. La liste des produits inclus dans le bouclier qualité prix s'est allongée par rapport à 2022 : c'est une bien meilleure réponse. Avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF2406 et I-CF2410.*

*L'amendement I-CF2940 de M. Aurélien Taché est **retiré**.*

Amendement I-CF2267 de Mme Sandrine Rousseau

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Il vise à relever le taux de TVA sur la cotisation annuelle aux équipages de chasse à courre.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Avis évidemment défavorable. La France doit rester unie. Ne désignons pas les uns ou les autres sous prétexte que leurs pratiques ne plaisent pas à une partie de nos concitoyens. La France est un pays de traditions, la chasse est l'une d'elles. Je précise que je n'ai jamais assisté ni participé à une chasse à courre et que je n'ai pas de sympathie particulière pour cette pratique.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). La chasse à courre est interdite en Allemagne, en Belgique et au Royaume-Uni.

M. Daniel Labaronne (RE). Cela me rappelle l'amendement sur l'empoisonnement examiné hier : pour certains, quand il s'agit de la chasse ou de la pêche, tous les moyens sont bons pour augmenter le taux de TVA et empêcher ces activités pratiquées par des millions de

personnes dans les milieux ruraux. Vous avez le droit de procéder ainsi ; nous avons le droit de défendre la ruralité et ses valeurs.

M. le président Éric Coquerel. Vous ne pouvez pas dire que la chasse à courre est un phénomène de la ruralité.

M. Daniel Labaronne (RE). Ce n'est pas un phénomène de centre-ville non plus !

M. le président Éric Coquerel. Évitions simplement les exagérations.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF2267.*

*Les amendements identiques I-CF624 de M. Nicolas Thierry et I-CF1639 de Mme Marie Pochon sont **retirés**.*

Amendement I-CF1616 de Mme Charlotte Leduc

Mme Charlotte Leduc (LFI-NUPES). Il vise à rendre obligatoire la certification des logiciels de caisse et systèmes d'encaissement par un organisme indépendant de l'éditeur du logiciel. Actuellement, l'éditeur du logiciel peut attester lui-même de la conformité de son logiciel sans recourir à un tiers certificateur, ce qui ouvre la porte aux conflits d'intérêt et incite à proposer des logiciels frauduleux.

La fraude à la TVA est un enjeu majeur pour les finances publiques. Selon la Cour des comptes, elle représente chaque année 25 milliards de pertes de recettes pour l'État.

Sous une apparence technique, cet amendement représente un pas vers la justice fiscale.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF1616.*

Amendements I-CF2399 de Mme Nathalie Bassire, I-CF2192 et I-CF2202 de Mme Sandrine Rousseau, I-CF2401 de M. Max Mathiasin, amendements identiques I-CF1669 de M. Jean-Hugues Ratenon et I-CF1926 de M. Nicolas Sansu (discussion commune)

M. Michel Castellani (LIOT). L'amendement I-CF2399 a pour objet d'étendre à La Réunion, à la Guadeloupe et à la Martinique la TVA à 0 % provisoirement applicable à la Guyane et à Mayotte. Cela stimulerait sensiblement le pouvoir d'achat et la consommation, ainsi que le moral des ménages et des entreprises outre-mer.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). L'amendement I-CF2192 vise à exempter de TVA la Martinique, la Guadeloupe et La Réunion, sur le modèle de ce qui existe déjà en Guyane et à Mayotte, pour limiter la hausse de l'extrême pauvreté et redonner du pouvoir d'achat aux habitantes et habitants. L'amendement I-CF2202 est de repli : le taux de TVA à 0 % serait limité aux produits du bouclier qualité prix en Martinique, en Guadeloupe et à La Réunion.

M. Michel Castellani (LIOT). L'amendement I-CF2401 est également de repli : l'extension de l'exonération de TVA à d'autres territoires que Mayotte et la Guyane ne concernerait que les produits de première nécessité.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous voulons tous lutter contre la vie chère outre-mer, mais le moyen proposé n'est pas le bon. La preuve : l'absence de TVA en

Guyane et à Mayotte n'exclut pas la cherté de la vie. La solution réside plutôt dans le bouclier qualité prix et dans la réforme de l'octroi de mer annoncée par le Gouvernement.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF2399, I-CF2192, I-CF2202, I-CF2401 et les amendements identiques I-CF1669 et I-CF1926.*

*L'amendement I-CF2621 de M. Jérémie Iordanoff est **retiré**.*

Amendements I-CF1061 et I-CF1079 de Mme Sophie Taillé-Polian, I-CF1247 de M. Inaki Echaniz et I-CF2020 de M. Stéphane Peu (discussion commune)

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Ce sont des « amendements JDD ».

Un média n'est pas une entreprise comme une autre : il produit un bien public, l'information. La liberté de la presse est un élément fondamental de la démocratie, protégé par notre Constitution. Pourtant, un actionnaire peut imposer un directeur de la rédaction à la tête d'un journal contre l'avis de 99 % des journalistes qu'il emploie. On l'a vu récemment au *Journal du dimanche* : l'ensemble de la rédaction, désormais mise dehors, a assisté impuissante à un changement soudain de ligne éditoriale. C'est le fait d'actionnaires qui, refusant de se cantonner à un rôle économique, souhaitent intervenir au niveau politique et commercial.

L'amendement I-CF1061 est le premier d'une série qui s'inspire de la proposition de loi transpartisane sur la liberté éditoriale des médias déposée avant l'été. Il vise à subordonner le taux de TVA super-réduit dont bénéficie la presse écrite et numérique à l'instauration d'un droit de révocation et d'agrément des journalistes concernant la nomination du directeur de la rédaction.

M. Mickaël Bouloux (SOC). J'insiste sur le fait que ces amendements viennent d'une proposition de loi transpartisane, cosignée par beaucoup de groupes. Le contrôle de la presse par des grands groupes est un vrai problème.

M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES). Cette proposition est issue d'un travail transpartisan ; la majorité s'est d'ailleurs associée à l'initiative. C'est une question non de coût, mais de démocratie et de liberté de la presse.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous voulons tous garantir l'indépendance et la liberté de la presse, et c'est pourquoi beaucoup se retrouveront dans la proposition de loi que vous évoquez. Mais le moyen que vous souhaitez utiliser n'est pas le bon, ne serait-ce que parce que la réduction du taux de TVA ne représente qu'une petite partie des aides à la presse : 60 millions sur 180 en tout – c'est sur ce second levier qu'il faudrait jouer.

Techniquement, subordonner le taux réduit de TVA au respect d'engagements me paraît compliqué. En outre, les amendements reviennent de fait à autoriser à désigner les responsables d'une rédaction sans prendre l'avis des journalistes, à condition de payer : je doute que ce soit votre objectif.

Avant de légiférer, attendons les conclusions des états généraux de l'information qui ont été lancés ce mois-ci. Avis défavorable.

M. Mathieu Lefèvre (RE). Ces amendements sont très surprenants. Ils induiraient une très forte immixtion du politique dans la liberté de la presse, certainement contraire à l'objectif visé. Il faut se rendre compte de ce qu'ils contiennent : il s'agit de subordonner

l'application d'un taux de TVA au fait qu'une rédaction approuve la nomination d'un dirigeant de presse. Mais la liberté de la presse relève d'abord de l'Arcom, l'Autorité de régulation de la communication audiovisuelle et numérique : ce n'est pas une question de taux de TVA. En outre, les amendements autorisent la désignation de responsables de presse sans l'avis de l'organe de presse – donc des journalistes – à condition qu'ils payent !

Mme Sophie Taillé-Polian (Écolo-NUPES). Monsieur Lefèvre, vous n'avez pas saisi l'intérêt de ces amendements – un identique avait pourtant été déposé par une personne de votre groupe. Il s'agit d'une proposition récurrente visant à donner davantage de droits aux journalistes et au collectif de la rédaction pour leur permettre de s'assurer que le directeur de la rédaction garantira leur déontologie. Ce qui se passe aux *Échos* montre bien que cela peut éviter l'immixtion d'intérêts privés dans la ligne éditoriale. Il s'agit uniquement de soumettre les aides à des conditions en vue de protéger l'indépendance de la presse et le respect de la déontologie des journalistes dans l'exercice de leur profession. D'ailleurs, subordonner l'octroi d'aides à des garanties d'intérêt général est une démarche que vous devriez étudier globalement.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1061, I-CF1079, I-CF1247 et I-CF2020.

Article 11 : Adaptation des tarifs d'accise sur les énergies

Amendements identiques I-CF619 de Mme Marine Hamelet et I-CF2426 de M. Charles de Courson, amendement I-CF420 de Mme Véronique Louwagie, amendement I-CF890 de M. Jean-Philippe Tanguy (discussion commune)

M. Frédéric Cabrol (RN). Nous souhaitons supprimer les alinéas qui permettent au Gouvernement de doubler – par arrêté en plus ! – le montant des accises sur l'usage combustible de gaz naturel. Ce n'est pas en augmentant cet impôt indirect, répercuté sur le consommateur final, que l'on incitera les fournisseurs à injecter davantage de biogaz dans le réseau, bref, que l'on verdira la fiscalité.

M. Michel Castellani (LIOT). Il s'agit de ne pas permettre que soit confiée au pouvoir réglementaire la fixation du tarif normal de l'accise sur les gaz naturels. En effet, cette compétence relève du domaine de la loi, aux termes de l'article 34 de la Constitution, et non du domaine réglementaire.

Mme Véronique Louwagie (LR). Nous proposons d'instaurer une exonération de l'accise sur le gaz naturel pour les gaz renouvelables et bas-carbone, afin que la taxation soit différenciée selon que l'énergie est renouvelable ou fossile.

Alors qu'une augmentation de l'accise sur le gaz naturel a été annoncée, une hausse identique de l'accise sur le biométhane injecté serait un très mauvais signal envoyé aux producteurs et aux consommateurs de cette énergie renouvelable, à rebours de tous les principes de fiscalité écologique. Si nous n'utilisons pas l'outil fiscal pour faire la différence entre le gaz fossile et le gaz vert, celui-ci souffrira d'un déficit d'attractivité, son développement en pâtira et les consommateurs manqueront de visibilité.

M. Frédéric Cabrol (RN). L'amendement I-CF890, de repli, tend à limiter l'augmentation à 9 euros.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Les niveaux d'accise sur les énergies sont très différents : 8,37 euros par mégawattheure sur le gaz, 23 sur l'électricité, 60 sur le

gazole et 77 sur l'essence. Paradoxalement, alors que la France n'a pas du tout de gaz mais produit beaucoup d'électricité, la fiscalité sur le gaz est significativement inférieure. Ce n'est logique ni du point de vue de la souveraineté, ni vis-à-vis de l'écologie – pour nous, l'électricité est une énergie propre. Idéalement, il faudrait rectifier l'accise sur le gaz et baisser celle sur l'électricité.

L'article permet, si le prix du gaz continue de baisser, de rehausser le montant de l'accise sur le gaz, de manière limitée – 16 euros. Cela permettrait de maintenir le prix du gaz afin que l'État, c'est-à-dire le contribuable, récupère une partie des fonds investis dans les boucliers tarifaires.

Pour ces raisons financières, écologiques et de souveraineté, il importe de donner cette souplesse au Gouvernement. Avis défavorable.

M. François Jolivet (HOR). Le projet de loi permet au Gouvernement de fixer un prix plancher. En d'autres termes, si le distributeur vend du gaz à 40 euros le kilowattheure, le Gouvernement peut fixer le prix plancher à 100 euros et empocher la différence. Dès lors, quel intérêt y aura-t-il pour le distributeur à se battre pour faire baisser le prix ? Plus il le baissera, plus l'État s'enrichira. Je ne comprends pas la logique.

Mme Véronique Louwagie (LR). Monsieur le rapporteur général, vous distinguez électricité et gaz, mais mon amendement portait sur le gaz vert. Si vous ne faites pas de différence entre le biométhane et le gaz d'origine fossile, vous ne promouvez pas le gaz vert, ce qui est pourtant l'intérêt de tous.

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques I-CF619 et I-CF2426 et les amendements I-CF420 et I-CF890.*

*Elle **adopte** l'article 11 **non modifié**.*

Article 12 : *Réduction progressive de dépenses fiscales défavorables à l'environnement*

Amendement de suppression I-CF3 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Frédéric Cabrol (RN). Il s'agit de supprimer l'article 12, qui alourdit la taxation du gazole non routier (GNR). Le GNR est utilisé par les agriculteurs et les marins-pêcheurs pour leur travail, ainsi que dans la filière du bâtiment et des travaux publics (BTP). Le BTP entre dans une grave crise et les marins-pêcheurs crient au secours. Ce n'est pas le moment d'alourdir la taxation du GNR.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je suis bien placé pour connaître les difficultés du monde agricole. Nous soutenons et continuerons à soutenir nos agriculteurs. Toutefois, chacun est conscient que la fiscalité du GNR doit revenir à la normale car nous ne pouvons pas subventionner l'énergie fossile.

Les agriculteurs y sont prêts. Ils sont les premiers moteurs de la transition écologique, étant les premiers impactés par l'évolution du climat. Ils font des efforts colossaux pour adapter leurs pratiques. Ils ont un intérêt direct à la préservation de leur terre, qui est leur outil de travail. Ils sont conscients de l'enjeu et souhaitent accompagner les efforts. Ils y sont prêts, donc, à condition que l'évolution de la fiscalité du GNR soit très progressive et qu'elle mène à un

niveau de taxation qui reste inférieur de moitié à celui du GNR non agricole, soit un écart significatif.

Par ailleurs, d'autres articles du PLF prévoient des compensations qui sont à la hauteur. Bonne nouvelle, ils sont le fruit d'une concertation avec les organisations syndicales, notamment d'un accord avec la principale d'entre elles, la FNSEA. Le monde agricole a pris une décision difficile, qui l'honore et que je salue. Ce deal de compensation était nécessaire. Nous le devons à la solidarité nationale. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF3.*

Amendement I-CF3005 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Une entreprise agricole doit anticiper au mieux les variations de résultats, mais également les variations de ses charges sociales. Au cours des dernières années, la récurrence des aléas climatiques s'est amplifiée, ce qui rend de plus en plus indispensable le pilotage économique pluriannuel des exploitations.

Le présent amendement, adopté à une large majorité par notre commission, vise à pérenniser la déduction pour épargne de précaution (DEP) afin d'offrir de la visibilité aux exploitants agricoles, auxquels nous devons tant, et de mieux les accompagner dans la transition écologique.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je comprends d'autant mieux cet amendement que la DEP a été instaurée par notre majorité. Nous l'avons indexée sur les résultats et nous en avons récemment relevé le plafond. Ce sont autant de mesures favorables aux agriculteurs.

Toutefois, nous avons pour règle, au sein de la commission des finances, de borner les dépenses fiscales afin d'être en mesure de les évaluer le plus régulièrement possible. J'ai une opinion très positive de la DEP et ne doute pas qu'elle sera prorogée mais nous tenons à conserver le contrôle régulier des exonérations. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. S'agissant d'un amendement adopté par notre commission, je ne peux pas le retirer.

Mme Véronique Louwagie (LR). Nous comprenons d'autant mieux la suppression du taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le monde agricole qu'elle a fait l'objet d'un accord avec le principal syndicat du monde agricole. Les agriculteurs n'en font pas moins part, sur le terrain, d'incompréhension car il n'existe aucune solution alternative.

Les investissements verts alternatifs n'existent pas dans le monde agricole. Ce dernier a fait d'énormes efforts en matière de développement durable et d'impact sur l'environnement. Les dispositions compensatoires telle que l'augmentation des plafonds de la DEP ne bénéficient pas à tous les agriculteurs. Il en résulte de l'incompréhension et de la colère, sur lesquelles je me permets d'appeler l'attention.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF3005.*

Amendements identiques I-CF1531 de M. Charles de Courson et I-CF1996 de Mme Lise Magnier

M. Michel Castellani (LIOT). Une entreprise agricole doit anticiper au mieux les variations de résultats, ce que la récurrence des aléas climatiques rend plus difficile. L'augmentation des plafonds de la DEP prévue à l'article 12 nous semble insuffisante pour absorber les charges supplémentaires induites par l'alourdissement de la fiscalité du GNR : il faut les porter encore plus haut.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Les plafonds de la DEP ont été relevés à plusieurs reprises de façon significative. Je rappelle aussi que les crédits de la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales* augmentent, dans le projet de loi de finances pour 2024, de 37 % en autorisations d'engagement et de 23 % en crédits de paiement. Le Gouvernement et la majorité ont la volonté claire de soutenir le monde agricole. L'augmentation des plafonds de déduction de la DEP n'est pas le seul outil pour ce faire.

Avis défavorable.

L'amendement I-CF1996 est retiré.

La commission rejette l'amendement I-CF1531.

Amendement I-CF1527 de M. Charles de Courson

M. Michel Castellani (LIOT). Le maintien du plafond pluriannuel de la DEP à 150 000 euros réduirait drastiquement la portée de l'augmentation des seuils de déduction fixés par exercice de douze mois. Nous proposons de le porter à 250 000 euros.

Suivant l'avis du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF1527.

Amendements I-CF5 de M. Jean-Philippe Tanguy et I-CF341 de Mme Christine Engrand (discussion commune)

M. Frédéric Cabrol (RN). À défaut de supprimer l'article 12, l'amendement I-CF5 propose d'en supprimer les alinéas 24 à 88.

Suivant l'avis du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF5 et I-CF341.

Amendements identiques I-CF892 de M. Jean-Philippe Tanguy et I-CF1077 de Mme Mathilde Paris, amendement I-CF1773 de Mme Charlotte Leduc

Mme Mathilde Paris (RN). Il s'agit de supprimer les alinéas 27 à 34. La fiscalité du GNR bénéficie non seulement aux agriculteurs, mais aussi aux acteurs du BTP et aux exploitants forestiers. L'impact de son alourdissement a été évalué : les coûts finaux, notamment ceux des communes dès lors qu'elles rénoveront la voirie, augmenteront d'environ 15 %. Il s'agit d'un mauvais signal.

Les agriculteurs sont enclins à faire des efforts pour la transition écologique, mais ils ne peuvent pas remplacer du jour au lendemain leur matériel agricole, qui exige de lourds investissements. Alourdir la fiscalité du GNR n'est pas une solution. Il faut laisser du temps au temps et ne pas augmenter la pression que subissent ces professions.

Mme Charlotte Leduc (LFI-NUPES). L'amendement I-CF1773 vise à supprimer réellement l'avantage fiscal dont bénéficie le GNR – une suppression évoquée dès 2018 et qui ne cesse d'être reportée depuis lors. D'une entrée en vigueur en 2019, nous sommes passés à une suppression progressive en deux ans à partir de juillet 2020, transformée en une suppression définitive au 1^{er} juillet 2021, laquelle a été reportée au 1^{er} janvier 2023 puis transmutée en une suppression progressive de 2024 à 2030.

Ces volte-faces incessantes du Gouvernement sont désastreuses. Elles ôtent toute crédibilité à l'action de la puissance publique et maintiennent une dépense fiscale climaticide. L'Agence de la transition écologique (Ademe) a pourtant sonné l'alarme en 2022.

Afin de prévenir un nouveau reniement du Gouvernement, le présent amendement vise à supprimer totalement l'avantage fiscal dont bénéficie le GNR au 1^{er} janvier 2024.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Il est intéressant d'entendre ces deux positions contraires : les uns veulent supprimer complètement l'avantage fiscal dont bénéficie le GNR, les autres le maintenir. Pour notre part, nous avons, comme souvent, une position d'équilibre et de responsabilité.

Il faut sortir de cet avantage fiscal. Le secteur du BTP est prévenu depuis longtemps. Nous avons différé, puis engagé une sortie très progressive pour permettre à ce secteur essentiel pour notre économie de s'adapter. Des solutions apparaissent, notamment des pratiques permettant de réduire l'utilisation du GNR. Par souci de responsabilité, avis défavorable.

M. Mathieu Lefèvre (RE). La position du Rassemblement national est assez irresponsable. « Surtout, ne faisons rien pour la transition énergétique ! »

La disposition contestée a été soumise à la concertation et débattue. Elle est associée à des mesures d'accompagnement. Son application sera progressive jusqu'en 2030. C'est là, me semble-t-il, la bonne méthode pour faire progresser la transition écologique. Vos attermoissements mènent au désastre écologique, chers collègues du Rassemblement national.

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques I-CF892 et I-CF1077 et l'amendement I-CF1773.*

Amendement I-CF1463 de Mme Lisa Belluco

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Il vise à supprimer pour partie le taux réduit sur le gazole consommé pour le transport de marchandises.

Malheureusement, ce taux s'applique aussi au transport d'animaux vivants. D'après une étude du CIWF publiée en 2017, 90 % de la population est favorable à la limitation à huit heures du temps de trajet des animaux. Le chiffre est plus élevé parmi les sympathisants de gauche, mais même parmi ceux des Républicains et du Rassemblement national il dépasse les 80 %.

Par le biais de cette niche fiscale, l'argent public soutient le transport de plus de 100 millions d'animaux vivants chaque année. Nous préférerions que cette somme soutienne le développement d'un abattage à la ferme, pour éviter que les animaux ne pâtissent du transport.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous partageons l'intention d'œuvrer en faveur du bien-être animal. Le ministère de l'agriculture et de la souveraineté

alimentaire a lancé le plan abattoirs afin d'assurer un maillage territorial serré et d'éviter aux animaux de longs trajets. Mais la disposition proposée est un moyen d'action très indirect et probablement irréalisable techniquement. Elle ne permettrait pas d'atteindre l'objectif proposé. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF1463.*

Amendement I-CF1467 de Mme Lisa Belluco

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Il s'agit de supprimer le taux réduit sur le gazole consommé pour le transport maritime d'animaux vivants.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF1467.*

Amendements identiques I-CF895 de M. Jean-Philippe Tanguy et I-CF1081 de Mme Mathilde Paris

Mme Mathilde Paris (RN). Il s'agit de supprimer les alinéas 44 à 51.

Monsieur Lefèvre, notre position ne consiste pas à dire qu'il ne faut rien faire, mais qu'il faut faire confiance aux agriculteurs, qui font déjà énormément pour la transition énergétique. Nous sommes pour une écologie positive, vous êtes pour une écologie punitive.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. La réforme de la fiscalité du GNR est concertée, progressive et responsable. Avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements identiques I-CF895 et I-CF1081.*

Amendements I-CF787, I-CF790, I-CF1250 et I-CF1229 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Les écologistes ont proposé au Gouvernement un plan d'extinction des niches fiscales néfastes au climat. Ces quatre amendements en sont la traduction progressive et réaliste.

L'État français subventionne les énergies fossiles et distribue chaque année près de 22 milliards d'euros de cadeaux fiscaux pour la consommation d'énergie fossile carbonée. Nous considérons qu'il est possible, grâce à notre plan, de récupérer pour l'État 4 milliards d'euros dès l'an prochain et près de 9 milliards en trois ans, qui permettraient de financer la transition environnementale.

Certes, des accompagnements sont nécessaires et certaines niches fiscales doivent être converties en aides forfaitaires pour soutenir les secteurs fragiles, notamment l'agriculture. Il n'en faut pas moins engager un mouvement déterminé et volontariste d'extinction des niches fiscales néfastes au climat.

Le premier amendement vise à supprimer l'exonération de taxes sur les carburants utilisés dans la construction de moteurs d'avions et de bateaux. Cette niche fiscale coûte 19 millions d'euros par an.

L'amendement I-CF790 vise à supprimer progressivement, en trois ans, l'exonération de taxe intérieure de consommation sur le charbon dont bénéficient les entreprises énergointensives, qui coûte 30 millions par an.

Les amendements I-CF1250 et I-CF1229 visent à supprimer en trois ans le tarif réduit sur le gaz naturel dont bénéficient les entreprises énérgo-intensives et celles qui sont exposées à la concurrence internationale. Ces deux niches fiscales coûtent respectivement 432 et 98 millions par an.

La suppression de ces quatre niches fiscales permettrait à elle seule d'économiser 580 millions par an et serait l'un des leviers pour financer la transition écologique et les besoins sociaux.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Il est paradoxal de demander une diminution des dépenses brunes alors que c'est précisément l'objet de l'article 12, dont j'espère que vous le voterez, chère collègue.

Nous avons fait un gros travail d'identification des dépenses brunes de l'État. Nous en avons engagé la diminution progressive dans le projet de loi de programmation des finances publiques pour les années 2023 à 2027. C'est pourquoi je suis déçu que vous n'ayez pas voté ce dernier.

Nous partageons le même objectif. Nous procédons de façon progressive, avec un accompagnement, alors que vous procédez de façon brutale. Avis défavorable.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Monsieur le rapporteur général, j'ai bien observé que vous n'avez pas écouté ma présentation de ces quatre amendements. Je ne m'étonne donc pas de votre réponse, qui ne tient aucun compte de ce que j'ai dit.

Notre plan est progressif et pourvu d'un accompagnement. Nous sommes volontaristes, vous êtes timides et vous contentez de petits pas. Le dérèglement climatique a déjà des conséquences importantes sur nos concitoyens. Il faut agir vite. Telle est la différence entre vous et nous, chers collègues de la majorité : nous sommes volontaristes, vous êtes frileux.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF787, I-CF790, I-CF1250 et I-CF1229.*

Amendement I-CF1097 de M. Florian Chauche

M. Florian Chauche (LFI-NUPES). Le Gouvernement revient à la charge. Manifestement, il a du mal à accepter les décisions prises par les parlementaires.

En 2023, cette commission a voté, à l'initiative de notre collègue Sophie Mette, l'exonération de TICPE pour les services départementaux d'incendie et de secours (Sdis). Cette décision a été balayée quelques jours plus tard avec le 49.3.

Le Sénat a inscrit cette exonération dans la proposition de loi visant à renforcer la prévention et la lutte contre l'intensification et l'extension du risque incendie. Un amendement de suppression de cette disposition a de nouveau été présenté à l'Assemblée nationale : il a été rejeté par 134 voix contre 4, dont celles de M. Lefèvre et du rapporteur général.

Les Sdis ont de grosses difficultés de financement. Pour l'État, les exonérer de la TICPE ne représente pas une grosse perte financière. Pour les Sdis, cela peut leur offrir une marge de manœuvre pour investir. Cette mesure est essentielle, et réclamée depuis de nombreuses années par les syndicats de sapeurs-pompiers.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Moi aussi je trouve anormal, pour ne pas dire plus, que l'on revienne sur un vote de l'Assemblée nationale. Ma position lors du vote que vous avez évoqué s'explique très simplement : je considère que nous avons d'autres moyens que le levier fiscal de montrer notre attachement aux Sdis et à leurs centaines de milliers de volontaires. Je n'en suis pas moins favorable à la réaffirmation de cet engagement, s'agissant d'une décision de l'Assemblée nationale qui ne saurait être supprimée au détour d'un article. Je suggère toutefois le retrait de l'amendement, qui ne porte pas sur le bon alinéa : il faudrait y revenir un peu plus tard. À défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF1097.*

Amendement I-CF3006 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Il vise à soutenir la transition énergétique et la décarbonation des entreprises rurales, notamment les PME situées en marge des réseaux de gaz naturel et les petites et moyennes industries ayant recours à des processus industriels non électrifiables. Près de 150 000 très petites, petites et moyennes entreprises des secteurs agricole, industriel et tertiaire ont recours au gaz de pétrole liquéfié dans les 25 000 communes non raccordées au réseau de gaz de ville. Ce sont par exemple des fromagers, des brasseurs, des restaurateurs, des viticulteurs ou des producteurs laitiers, qui participent à la vitalité de nos territoires et exercent leur activité dans des zones rurales.

Cet amendement vise aussi à soutenir l'utilisation de biopropane produit dans nos territoires à partir de déchets industriels recyclés ou d'huiles végétales, afin d'aider les acteurs concernés à engager leur transition énergétique. Il a été largement adopté par notre commission.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Cher collègue, je comprends et partage votre objectif.

L'outil principal dont nous disposons est le soutien aux bioproduits dans les transports par le biais de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (Tiruert), avec à la fois une augmentation de leur pourcentage dans les carburants et un renforcement des pénalités. Par ailleurs, le droit européen encadre strictement les tarifs réduits de taxe applicables aux produits énergétiques issus de la biomasse. Ces tarifs ne doivent pas conduire à une sur-compensation des coûts additionnels. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie (LR). Je voterai pour cet amendement défendu par Vincent Descœur au sein de la commission du développement durable. Je ne comprends vraiment pas pourquoi la majorité ne soutient pas l'introduction d'une fiscalité différentielle pour le biopropane et le biométhane, face au propane et au méthane. Si nous voulons favoriser les énergies vertes, il faut utiliser le levier fiscal.

*La commission **adopte** l'amendement I-CF3006.*

Amendement I-CF3007 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Il vise à exonérer de taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité la part d'électricité autoproduite dans les projets d'autoconsommation collective au même titre que l'autoconsommation individuelle, afin d'alléger de façon significative les charges pesant sur les projets d'autoconsommation collective. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la directive européenne 2003/96 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité – comme vous

pouvez le constater, monsieur le rapporteur général, nous tenons compte des textes européens – dont l'article 15 autorise les États membres à appliquer, sous contrôle fiscal, des exonérations totales ou partielles, ou des réductions du niveau de taxation à l'électricité d'origine solaire.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF3007.*

Amendement I-CF87 de M. Éric Pauget, amendements identiques I-CF3008 de la commission du développement durable, I-CF725 de Mme Véronique Louwagie, I-CF1010 de M. Stéphane Delautrette, I-CF1572 de M. Charles de Courson, I-CF2767 de M. Didier Lemaire et I-CF2832 de Mme Sophie Mette, amendements identiques I-CF65 de Mme Julie Lechanteux et I-CF2580 de Mme Danielle Brulebois, amendements identiques I-CF160 de M. Hervé de Lépinau, I-CF704 de M. Philippe Lottiaux et I-CF2579 de Mme Huguette Tiegna (discussion commune)

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. L'amendement I-CF3008 a été voté à l'unanimité par la commission du développement durable.

La suppression des alinéas 80 et 81 nous permettra de tenir les engagements fixés par la loi du 10 juillet 2023 visant à renforcer la prévention et la lutte contre l'intensification et l'extension du risque incendie, à savoir l'exonération totale de TICPE pour les carburants des véhicules des Sdis, et l'exonération de malus pour les véhicules d'intervention des acteurs de la défense des forêts contre les incendies. Nous considérons que ces deux alinéas du PLF sont pour le moins malvenus.

Mme Véronique Louwagie (LR). Le Gouvernement tente, par le biais des alinéas 80 et 81, de revenir sur une décision prise à l'unanimité par l'Assemblée nationale il n'y a même pas six mois. C'est particulièrement choquant, d'autant que nous travaillons sur ce sujet depuis plusieurs années, et qu'il y va de la prévention et de la lutte contre le risque incendie. Ce combat, nous l'avons mené ensemble à l'Assemblée nationale.

Que le Gouvernement essaie de revenir sur un vote à l'unanimité est non seulement malvenu, mais inadmissible. C'est un signe de mépris du Parlement.

M. Michel Castellani (LIOT). Il ne saurait être question de revenir sur l'exonération de TICPE pour les véhicules opérationnels et de surveillance des Sdis.

M. Pascal Lecamp (Dem). J'accorde au Gouvernement le bénéfice du doute : il s'agit peut-être d'une erreur... En tout cas nous sommes tous d'accord pour rétablir l'exonération de TICPE pour les Sdis.

M. Frédéric Cabrol (RN). Revenir sur l'exonération de TICPE pour les véhicules des Sdis est un peu paradoxal tandis que les feux de forêt sont chaque année plus nombreux.

M. Mathieu Lefèvre (RE). Comme M. Lecamp, je ne vois aucune malveillance de la part du Gouvernement dans la disposition contestée. La législation fiscale est hautement complexe, et les agents de la direction de la législation fiscale font un travail très difficile. Au demeurant, le ministre lui-même a indiqué que le Gouvernement serait favorable aux amendements visant à maintenir l'exonération de TICPE pour les Sdis, en soutien total à nos sapeurs-pompiers.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Il s'agit de respecter la majorité telle qu'elle s'est exprimée au Parlement. J'ose espérer qu'il s'agissait d'une coquille.

J'émet donc un avis favorable aux amendements I-CF3008 et identiques, et je salue la vigilance des parlementaires.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF87 et **adopte** les amendements identiques I-CF3008, I-CF725, I-CF1010, I-CF1572, I-CF2767 et I-CF2832.*

*En conséquence, les amendements identiques I-CF65 et I-CF2580 et les amendements identiques I-CF160, I-CF704 et I-CF2579 **tombent**.*

Amendement I-CF377 de Mme Véronique Louwagie

Mme Véronique Louwagie (LR). Il est issu d'observations formulées par la FNSEA.

L'accord conclu avec le Gouvernement présente un décalage temporel entre la fin de la détaxation du GNR et les mesures compensatoires afférentes, telles que le rehaussement des plafonds de l'exonération de taxe sur les plus-values des plus petites entreprises et de la DEP. La première s'appliquera dès le 1^{er} janvier 2024 ; les dispositions fiscales accordées en contrepartie s'appliqueront en 2025.

Par le biais de cet amendement, je propose donc, non sans avoir conscience de la difficulté que cela soulève, de rendre applicables les mesures compensatoires dès le 1^{er} janvier 2023.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Chère collègue, vous soulevez un problème de trésorerie très pratique. Toutefois, l'amendement est inopérant.

Le Gouvernement a pris des engagements. Deux avances de trésorerie sont prévues en 2024, dès janvier. Il est bon que ces observations figurent au compte rendu de nos débats, mais je pense que l'amendement est satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie (LR). Je le retire et déposerai une rédaction un peu plus précise en vue de la séance publique.

*L'amendement I-CF377 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 12 **modifié**.*

Article 13 : *Renforcement des incitations fiscales à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports*

Amendement I-CF2430 de M. Michel Castellani

M. Michel Castellani (LIOT). Cet amendement de M. Charles de Courson tend à porter l'objectif d'utilisation d'énergie renouvelable de 10,5 % à 11,1 % pour la catégorie fiscale des essences et de 9,4 à 9,6 % pour les gazoles, soit respectivement une hausse de 1,2 et de 0,6 point par rapport au droit actuel.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. L'article 13 confirme notre engagement en faveur des biocarburants en augmentant, pour tous les secteurs, les obligations d'incorporation de biocarburants dans les carburants et les pénalités appliquées si ces valeurs minimales ne sont pas intégrées. Cette trajectoire progressive respecte les capacités industrielles et a été négociée avec l'ensemble des parties prenantes.

Il est donc prudent de nous en tenir à cette trajectoire déjà ambitieuse, qui fixe des pénalités de plus en plus importantes. Il faut respecter le travail de concertation qui a été mené et qui nous permet d'augmenter l'utilisation des biocarburants et de réduire celle des énergies fossiles. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF2430.*

Amendement I-CF3015 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Cet amendement a été adopté en commission du développement durable. Conformément à une mesure que j'avais fait adopter l'an passé, à compter du 1^{er} janvier 2024, l'hydrogène produit à partir d'énergies renouvelables sera intégré à la Tiruert. Compte tenu des objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés en matière de développement de l'hydrogène et de décarbonation des usages pour contribuer à atteindre la neutralité carbone, je vous propose de faire bénéficier l'hydrogène bas-carbone produit à partir d'énergie d'origine nucléaire du même régime que l'hydrogène renouvelable. C'est une mesure de cohérence car il s'agit, pour l'une et l'autre source, du même hydrogène et de la même défossilisation.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Cette mesure crée une certaine complexité, mais je donne un avis de sagesse.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Nous soutiendrons cet amendement très pertinent, au même titre que l'objectif général fixé à cette trajectoire, qui pourrait tous nous rassembler.

En tant que député picard, je tiens cependant à signaler à la majorité le problème que pose l'affaiblissement de la filière de la betterave à sucre et, d'une manière générale, de nos capacités de raffinage de ces produits et de l'ensemble des productions agricoles susceptibles d'être transformées. Nous aussi, nous rencontrons régulièrement les acteurs de cette filière : ils ne sont pas aussi optimistes que vous quant à notre capacité industrielle et agricole à suivre cette trajectoire. Les politiques européennes « de la fourche à la fourchette », notamment, affaiblissent nos capacités de production agricole et donc notre capacité à assurer à la fois l'alimentation des Européens et du reste du monde et, parallèlement, la production de biocarburants, même si nous parvenons à valoriser les déchets.

*La commission **adopte** l'amendement I-CF3015.*

*Elle **adopte** l'article 13 **modifié**.*

Article 14 : Renforcement du caractère incitatif à la transition énergétique de la fiscalité applicable aux véhicules

Amendement de suppression I-CF878 de Mme Véronique Louwagie

Mme Véronique Louwagie (LR). Cet amendement de suppression du groupe Les Républicains a pour objet de revenir sur la hausse du malus écologique et du malus lié au poids des véhicules prévue à cet article 14.

Le Gouvernement a décidé d'étendre à un très grand nombre de véhicules la taxe sur le poids des véhicules, qui devait initialement frapper les seuls véhicules haut de gamme. Ce revirement remet en cause la parole du Gouvernement et confirme que la hausse des taxes se poursuit et s'intègre dans une augmentation générale des taux de prélèvements obligatoires.

Désormais 9 % des véhicules vendus seront frappés par cette taxe, contre 1,5 % aujourd'hui, et un grand nombre de modèles français seront concernés. Cette taxe est injuste et il est temps de faire une pause dans les augmentations de taxes, y compris dans le barème du malus applicable aux rejets de CO₂.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Cet article relève d'un équilibre complexe : je peux comprendre que certains veuillent avancer plus lentement, en raison de l'impact de la mesure sur le coût de certaines voitures, tandis que d'autres veulent aller encore plus vite. Nous nous efforçons, après concertation, de trouver le bon rythme pour aller le plus vite possible, en raison de l'urgence climatique et de la transition écologique qui s'impose à nous et que personne ne conteste, tout en adaptant notre outil industriel et en faisant en sorte que nos concitoyens ne soient pas pénalisés et aient le temps de changer leurs comportements et de s'adapter à cette nouvelle donne économique. Le malus est ouvertement un signal prix, amorcé depuis longtemps et que nous renforçons. Ne pas voter l'article 14, qui va dans le bon sens, serait une erreur. Avis défavorable

Mme Véronique Louwagie (LR). L'augmentation prévue frappera de nombreux modèles, notamment des modèles populaires privilégiés par les classes moyennes comme la Renault Clio, la voiture la plus vendue en France cette année, dont la version essence sera soumise à un malus de 75 euros. Les Français seront frappés dans leur pouvoir d'achat.

Certes il faut prendre des mesures, mais les Français qui utilisent leur voiture le font parce qu'ils en ont besoin, en particulier dans les territoires ruraux. Il faut faire une pause sur toutes ces taxes qui les affectent.

M. Mathieu Lefèvre (RE). Compte tenu des exonérations en vigueur, moins de 5 % des véhicules vendus sont taxés, et peut-être même moins de 2 %. Si nous voulons faire progresser l'écologie, il faut accepter de telles mesures. Les véhicules s'alourdissent de 20 kg chaque année ! Le groupe Renaissance assume donc de taxer des véhicules très polluants. La hausse est beaucoup plus modérée pour les véhicules peu ou moyennement polluants.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF878.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel I-CF3024 de M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.*

Amendement I-CF1426 de M. Jocelyn Dessigny

M. Frédéric Cabrol (RN). Il vise à supprimer l'alinéa 16, qui prévoit un déplafonnement du montant de la taxe d'immatriculation sur le prix d'acquisition du véhicule. Pour certains véhicules, en effet, ce déplafonnement aurait pour conséquence de rendre le montant de la taxe plus élevé que la valeur d'achat du véhicule.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF1426.*

Amendement I-CF900 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Ce système de politique fiscale-industrielle qu'est le malus écologique existe depuis maintenant dix-sept ans et je m'interroge en constatant qu'une partie de l'administration et les gouvernements successifs se montrent incapables de travailler main dans la main avec les industriels – notamment Renault, qui produit un véhicule aussi populaire que la Clio – sur les modèles et les technologies choisis. Comme l'a souligné

M. Lefèvre, on observe un double mouvement : d'un côté on demande aux constructeurs d'être plus efficaces dans la réduction des émissions, de l'autre le poids des véhicules augmente, avec parfois des gadgets qui ne semblent pas indispensables pour assurer la mobilité ou à l'accès de tous à la voiture.

Le malus est un outil de planification industrielle, ou du moins d'incitation aux changements industriels par la consommation, mais on ne constate pas de concordance ni d'organisation sur ce terrain. On pourrait comprendre qu'un tel dispositif puisse rencontrer pendant deux ou trois ans des difficultés pour se mettre en place, mais après plus de quinze ans, un commissaire aux finances peut légitimement s'interroger sur le pilotage de cet instrument.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. La France possède une formidable industrie automobile, avec deux géants du secteur, et même si vous ne semblez pas d'accord, monsieur Tanguy, nous pouvons nous féliciter d'avoir ces champions européens et mondiaux, qui ont fait preuve d'une véritable capacité d'adaptation.

Les attentes des consommateurs évoluent, la pression que nous subissons collectivement pour une baisse des émissions augmente, et les constructeurs ne contestent pas ce système de bonus et malus. Ils demandent du temps pour pouvoir adapter l'outil industriel et les modèles, mais aucun ne s'oppose aujourd'hui à cette orientation. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF900.*

Amendement I-CF2897 de M. Charles de Courson

M. Michel Castellani (LIOT). Cet amendement vise à porter de deux à six ans la période sur laquelle est apprécié l'abattement. Il s'agit d'une mesure de soutien au pouvoir d'achat des familles nombreuses.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF2897.*

Amendements I-CF1493 de M. Jean-Philippe Tanguy, I-CF1902 de M. Charles Fournier et I-CF2041 de Mme Eva Sas (discussion commune)

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). En tant que commissaires aux finances, nous pouvons discuter d'un mécanisme d'incitation fiscale qui visait à mieux planifier et organiser la transition de la mobilité. Je suis très fier que la France possède des constructeurs automobiles, même si la situation de Renault dans son alliance avec Nissan n'est pas aussi claire que vous le dites et si la position de Stellantis quant à la production en France n'est pas non plus très reluisante.

Le malus n'est pas en lui-même scandaleux, mais il n'est pas vrai que les constructeurs soient aussi unanimes que vous le dites. Surtout, le fait qu'après plus d'une quinzaine d'années, une voiture telle que la Clio, qui est peu ou prou la voiture la plus populaire en France, soit concernée par cette pénalité révèle un problème de planification manifeste. Il n'y a là aucune caricature : l'outil fiscal existe, mais il semble être mal utilisé.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). L'amendement I-CF902, discuté avec le WWF, a pour objectif d'ajuster le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche afin de se conformer à l'objectif de diminution du poids moyen des véhicules. Comme le relevait M. Lefèvre, la taxe actuelle sur la masse en ordre de marche s'impose uniquement aux véhicules de plus de 1,8 tonne, soit 2,2 % seulement des SUV commercialisés dans le pays. Ce mécanisme, s'il va dans

le bon sens, reste très peu incitatif et le poids moyen des voitures vendues en France continue à augmenter – elles ont pris 100 kg en deux ans. Entre 2010 et 2021, les SUV ont constitué la deuxième cause de croissance des émissions de CO₂ dans le monde.

Il est donc très important de combattre l’augmentation du poids moyen des véhicules. En cohérence avec les propositions de la Convention citoyenne pour le climat, nous proposons de réajuster les paramètres du malus autour d’un seuil de 1 300 kg et d’appliquer un barème à la fois plus progressif dans les tranches basses et plus agressif dans les tranches hautes, dans un esprit de justice fiscale et un souci de financement de la transition.

Cette mesure pourrait avoir de nombreux cobénéfices, y compris en termes de compétitivité-prix des constructeurs français, car de nombreux modèles français ne paieront aucun malus.

Quant à mon amendement I-CF2041, il s’agit d’un amendement de repli qui vise le poids moyen des véhicules de société, car ces derniers tirent le marché vers des véhicules lourds.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Nous retrouvons ici l’opposition entre ceux qui voudraient aller plus vite et ceux qui voudraient aller moins vite. Là encore, nous avons opté pour une position d’équilibre. Les cycles de développement des voitures sont des cycles longs et la planification que nous définissons donne un signal prix au consommateur et aux constructeurs, auxquels il faut un peu de temps pour s’adapter.

Il existe, du reste, deux malus : la Clio ne paie pas le malus lié au poids et certaines versions de ce modèle, selon leur motorisation, ne paient pas non plus le malus lié au CO₂. La réalité n’est donc pas en noir et blanc.

En tout état de cause, le barème est très progressif, dans une volonté d’accompagner cette industrie et de répondre à l’urgence climatique. Nous avons opté pour la pondération et je vous prie d’adopter l’article tel qu’il a été rédigé après une importante concertation, sans essayer de tirer la couverture dans un sens ou dans l’autre mais en respectant cet équilibre.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF1493, I-CF1902 et I-CF2041.*

Amendement I-CF1252 de M. Jocelyn Dessigny

M. Frédéric Cabrol (RN). Il vise à maintenir l’exonération de taxe CO₂ annuelle pour le carburant superéthanol 85. C’est le carburant le moins cher, consommé par les Français les plus modestes. Or il a, du fait de l’inflation, connu une augmentation significative de son prix, qui a progressé de 40 % en deux ans contre 20 % pour le gazole et l’essence.

*Suivant l’avis du rapporteur général, la commission **rejette** l’amendement I-CF1252.*

Amendement I-CF3017 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. La modification proposée permet la correction d’une erreur. Les véhicules concernés dans la catégorie 1, conformément à l’exposé des motifs de l’article 14, sont les véhicules à essence respectant les normes Euro 5 et 6. Les termes « moteur thermique à allumage commandé » visant les moteurs à essence, il faut supprimer la négation dans la phrase figurant dans le projet de loi de finances. Ce point a été confirmé lors de l’audition de la DGE, la direction générale des entreprises.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Avis favorable à la correction de cette erreur matérielle.

*La commission **adopte** l'amendement I-CF3017.*

*Suivant l'avis du rapporteur général, elle **rejette** l'amendement I-CF1015 de M. Alexandre Sabatou.*

*La commission **adopte** l'article 14 **modifié**.*

Après l'article 14

Amendements identiques I-CF3016 de la commission du développement durable et I-CF961 de Mme Lise Magnier

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Cet amendement adopté en commission du développement durable vise à instaurer une taxe incitative pour réduire l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans les transports à partir du 1^{er} janvier 2025. Cette mesure permet de promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables moins émettrices de gaz à effet de serre, notamment le biogaz renouvelable. Incitative, elle a le même fonctionnement que la Tiruert. Elle ne repose pas sur l'utilisation de carburants, mais sur des émissions liées à ces carburants. Elle est due par les consommateurs d'essence et de gazole, qui devront s'acquitter d'un montant égal au total des émissions résultant de l'utilisation des carburants, multiplié par le tarif de 100 euros par tonne de CO₂ non évitée, minoré par la proportion de réduction d'intensité d'émissions de gaz à effet de serre. Si la proportion de réduction des émissions est supérieure au pourcentage national cible, la taxe est nulle.

Cet amendement a été travaillé pendant plusieurs semaines en collaboration avec les acteurs, y compris ceux du biocarburant. Une convergence s'est dégagée, incluant même le ministère de la transition énergétique. Pour en avoir discuté avec M. Lefèvre, je pense que nous pouvons trouver un terrain d'entente sur cet amendement.

Mme Lise Magnier (HOR). J'ajouterai que cet amendement procède d'une proposition des filières, qui en ont discuté et ont proposé d'instaurer dans la Tiruert une composante liée aux gaz à effet de serre. Il représente un vrai changement dans la maquette de la Tiruert et nécessite certainement un travail plus approfondi, notamment de concertation de l'ensemble des filières concernées, car tous les effets de bord n'ont certainement pas été complètement analysés. Il faut donc le considérer comme un amendement d'appel permettant à l'administration du ministère de la transition énergétique et à celle du ministère de l'économie et des finances d'avancer avec l'ensemble des filières concernées.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je suis en désaccord avec cet amendement. Il a peut-être été approuvé par beaucoup de gens, mais ce sont des gens qui aiment les taxes ! La Tiruert, que nous renforçons chaque année, fonctionne bien et a des effets très vertueux. Je ne crois pas qu'il faille la doubler d'une nouvelle taxe. Demande de retrait.

Mme Lise Magnier (HOR). La Tiruert ne coûte rien et ne rapporte rien, puisque ses objectifs sont atteints. Ce qui est proposé ici est d'améliorer la Tiruert en vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il serait dommage de balayer cela d'un revers de main, alors que nous pouvons certainement poursuivre des pistes de travail avec les filières concernées.

M. Mathieu Lefèvre (RE). Comme le rapporteur général, je vois là une taxe supplémentaire. Pourquoi ne pas intégrer le biogaz à la Tiruert elle-même, au lieu de créer un doublon ?

*La commission **rejette** les amendements identiques I-CF3016 et I-CF961.*

Amendement I-CF1124 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Cet amendement est la suite de notre plan d'extinction des niches fiscales néfastes au climat. Vous ne pourrez pas dire que les oppositions ne font pas de propositions d'économies ! Nous suggérons ici de supprimer l'exonération de taxe pour autoconsommation des produits pétroliers dans les raffineries. Cette niche fiscale coûte 303 millions d'euros par an. Or, s'il faut aider ceux qui en ont besoin, je ne suis pas sûre que ce soit actuellement le cas des groupes pétroliers.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Dans l'annexe du projet de loi consacrée aux voies et moyens, il est fait état d'un chiffre de 5 millions. L'efficacité de cet amendement ne me semble donc pas très grande. Du reste, cette exonération bénéficie surtout à l'extraction et à la production de gaz naturel, et non au raffinage de pétrole. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF1124.*

Amendement I-CF870 de Mme Véronique Louwagie

Mme Véronique Louwagie (LR). Il s'agit pour ainsi dire de l'amendement phare du groupe Les Républicains.

Pour répondre aux difficultés de pouvoir d'achat des Français, il nous faut diminuer les prélèvements obligatoires, dont le niveau relativement élevé pénalise les ménages et les entreprises.

Compte tenu de l'augmentation du prix du carburant, nous proposons de baisser les taxes sur le carburant de 12,5 centimes sur la TICPE, soit 15 centimes avec la TVA.

Cet amendement, qui coûte 6 milliards d'euros, apporte une réponse aux territoires ruraux et au pouvoir d'achat des Français. Vous m'objecterez, monsieur le rapporteur général, qu'il n'est pas assorti d'économies, mais nous présenterons mardi prochain un plan de diminution des dépenses publiques de l'ordre de 25 milliards d'euros, concernant à la fois le PLF et le PLFSS et comportant quelques réformes structurelles et une revue de certaines niches fiscales.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je peux comprendre votre volonté d'aider nos concitoyens, mais le signal en termes de consommation d'énergies fossiles ne serait pas très positif et le coût de cette mesure est exorbitant. J'attends avec impatience vos propositions d'économies, mais avis défavorable.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Je regrette que nous ne partagions pas l'objectif de supprimer des niches fiscales néfastes pour le climat, car celle que vous voulez créer ici en est une énorme. Il faut, bien sûr, être aux côtés de ceux qui subissent les hausses de carburant, mais l'aide doit être forfaitaire, et non pas proportionnelle à la consommation de carburant, sans quoi l'on soutient la consommation. Selon la logique de votre amendement, plus on consomme, plus on est aidé. Mieux vaudrait des mécanismes tels que le chèque énergie, qui sont forfaitaires et

favorables aussi à ceux qui consomment moins d'énergie. Nous devrions partager l'objectif d'une société sobre.

Mme Christine Pires Beaune (SOC). Prendre en charge les difficultés de certains Français face à l'inflation, notamment pour ce qui concerne l'énergie et les produits alimentaires, est une obligation. En revanche, des mesures généralistes comme celle-ci ne vont pas dans le bon sens. Nous n'avions, du reste, pas soutenu la baisse indifférenciée des prix du carburant, qui a coûté 8 milliards au budget de l'État. En effet, face à l'inflation, si vous et moi pouvons assumer le prix affiché du litre de gazole ou d'essence, c'est impossible pour certaines personnes. Il faut donc adopter des mesures différenciées, même si elles ne sont pas idéales. Le chèque carburant ou le chèque énergie ne sont pas parfaits, et leur montant est très faible, mais ils ont au moins l'avantage de cibler ceux qui en ont besoin.

Mme Véronique Louwagie (LR). Madame Sas, si les Français utilisent leur véhicule, dans les territoires ruraux, c'est parce qu'ils en ont besoin. Ils ne disposent pas de transports en commun – venez donc le constater dans mon département de l'Orne ! Ils utilisent leur véhicule pour les besoins du quotidien : pour aller au travail, pour utiliser certains services, pour conduire les enfants à l'école ou aller chez le médecin. Nous n'avons pas d'alternative. Or il y a aujourd'hui un vrai problème de pouvoir d'achat, notamment pour ceux qui travaillent et sont situés dans la catégorie des classes moyennes. Nous proposons une économie de 7,50 euros pour un plein de 50 litres, ce qui n'est pas rien.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF870.*

Amendement I-CF2725 de M. Julien Bayou

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Il vise à doubler le niveau des taxes applicables à l'essence pour les jets privés.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF2725.*

Amendement I-CF842 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Il vise à annuler les hausses de TICPE engagées par le gouvernement d'Emmanuel Macron en 2017 et 2018 et arrêtées par le mouvement des gilets jaunes. Je rappelle que la taxe carbone existe toujours dans notre législation, qui prévoit dans l'indifférence générale une trajectoire vers les 100 euros, et que cette trajectoire n'est que figée, grâce à la pression populaire et politique du Rassemblement national – et, je le constate et je m'en félicite, des Républicains.

Un simple chiffre : Mme Sas et la majorité d'Emmanuel Macron prétendent que cette taxe permet de changer les comportements, mais la consommation de carburant, qui était de 55 millions de mètres cubes en 2015, avant la hausse de la taxe, est aujourd'hui de 49,5 millions de mètres cubes. Non, les comportements ne changent pas, parce que les gens n'ont pas d'alternative ! Ce que vous présentez comme une taxation écologique n'est en fait qu'un racket fiscal. Tant qu'il n'y aura pas d'alternative, vous continuerez à racketter ceux qui n'ont pas le choix.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Le mot de « racket fiscal » est excessif, car s'il s'agit bien de l'argent des Français, il est consacré à des dépenses publiques pour ces mêmes Français. L'argent ne disparaît pas sur un obscur compte en Suisse, il paie nos services publics !

Je m'effraie un peu de la surenchère de ces amendements : le précédent représentait une dépense de 6 milliards, et le coût de celui-ci, qui dépend certes du prix du baril, est de l'ordre de 24 milliards. Il y a de quoi redouter l'amendement suivant ! Cette proposition, qui n'est ni raisonnable ni tenable, est objectivement démagogique. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF842.*

Amendement I-CF1241 de M. Michel Castellani

M. Michel Castellani (LIOT). Je tiens à souligner l'importance que revêt, en Corse comme ailleurs, le prix de l'essence, ainsi que les problèmes structurels que connaît l'île, entre coût de la vie, insuffisance du niveau de vie et inflation. C'est dire la nécessité de soutenir la vie économique et sociale en Corse. Cet amendement vise à porter la minoration sur le carburant de 1,125 à 1,50 euro, dans l'objectif d'aider l'économie et la vie sociale de la Corse

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. La solidarité nationale s'exerce déjà pour nos amis Corses, qui bénéficient d'une accise minorée de 1,12 euros. Je ne pense pas que nos finances publiques nous permettent d'aller plus loin.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF1241.*

Amendement I-CF1242 de M. Michel Castellani

M. Michel Castellani (LIOT). Cet amendement de repli s'inscrit dans la même logique que le précédent.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF1242.*

Amendements I-CF1800 de Mme Charlotte Leduc, I-CF1769 de Mme Eva Sas, I-CF2732 de M. Julien Bayou et I-CF2968 de M. Mickaël Bouloux (discussion commune)

Mme Charlotte Leduc (LFI-NUPES). L'amendement I-CF1800 vise à supprimer la niche fiscale sur le kérosène aérien.

Il coûte moins cher de mettre un litre de kérosène dans un avion qu'un litre d'essence dans une voiture. Cela résulte d'un choix politique, celui de défendre l'aérien au mépris de la justice fiscale et de la planète.

Il faut demander plus d'efforts à ceux qui polluent le plus ; or le transport aérien est un secteur très polluant. Il est impensable de demander aux citoyens la sobriété écologique si, dans le même temps, un ensemble de niches fiscales favorisent les grandes sociétés et nuisent gravement à l'environnement. Alors que le Gouvernement n'a que le mot « responsabilisation » à la bouche, il est plus que temps de responsabiliser le secteur aérien.

Pour toutes ces raisons, il nous apparaît nécessaire de rétablir la contribution du secteur aérien à la transition écologique à hauteur de sa responsabilité dans les changements climatiques.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). L'amendement I-CF1769 vise à augmenter la taxation du kérosène pour les vols intérieurs, comme l'autorise la convention de Chicago. Cela représenterait une économie de l'ordre de 500 à 600 millions d'euros par an.

Le secteur aérien bénéficie d'exonérations fiscales si nombreuses que, pour un même trajet, il est moins cher de prendre l'avion que de prendre le train, comme l'a montré une étude de Greenpeace. Si l'on veut sincèrement défendre la transition écologique, on ne peut pas s'abstenir de pénaliser l'aérien : il faut rééquilibrer les choses et arrêter d'entretenir ce petit paradis fiscal.

M. Karim Ben Cheikh (Écolo-NUPEs). Dans la même logique, l'amendement I-CF2732 vise à supprimer une niche fiscale sur le kérosène aérien.

Eva Sas vient de proposer de mettre fin au tarif réduit pour les vols intérieurs. Si son amendement devait être rejeté, nous souhaiterions à tout le moins supprimer l'exonération dont bénéficient les entreprises de transport aérien public proposant des services non réguliers – autrement dit, la location de jets privés pour des vols intérieurs. Ces services constituent une aberration écologique et sociale. La taxation de l'aérien permettrait notamment de financer des modes de transport durable tels que le train, accessible à tous.

M. Mickaël Bouloux (SOC). L'amendement I-CF2968 ressemble au précédent puisqu'il vise également à supprimer l'exonération de la taxe sur le kérosène pour les vols commerciaux effectués en jet privé. Nous sommes bien conscients que cela ne suffit pas, d'autant que les usagers concernés risquent d'aller faire le plein à l'étranger. Pour éviter cela, j'avais déposé un amendement visant à taxer les émissions de CO₂, mais il a été déclaré irrecevable. Je le retravaillerai en vue de la séance.

On ne peut plus continuer comme cela. Les trajets les plus fréquemment effectués en jet privé sont Paris-Londres et Paris-Genève : ce sont des parcours que l'on peut assez rapidement réaliser en train.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. L'augmentation des accises sur les trajets internationaux est incompatible avec la convention de Chicago. S'agissant des vols intérieurs, nous avons suivi la recommandation de la Convention citoyenne pour le climat en les interdisant lorsque le même trajet peut être réalisé en train en moins de deux heures et demie.

Pour évaluer les aides accordées à un secteur économique, il ne suffit pas de regarder les mesures fiscales dont il bénéficie. Je souhaite évidemment moi aussi favoriser le train, mais nous avons vu hier que ce transport était subventionné à hauteur de 75 % : le transport aérien n'est pas du tout au même niveau. La fiscalité pesant sur le secteur aérien est peut-être un peu plus faible, mais en termes de coût réel pour les finances publiques et d'effort consenti par la nation, c'est le transport public ferroviaire qui est le plus aidé, et de très loin !

Nous avons une divergence de fond. Vous voyez l'avion comme le diable ; quant à nous, nous le considérons comme un outil de développement économique. S'il n'existait pas, les territoires les plus ruraux et les plus éloignés seraient absolument désertifiés. Faut-il modérer l'usage de l'avion ? Cela relève des choix de chacun. Du reste, la loi « climat et résilience » impose aux compagnies aériennes de compenser leurs émissions de CO₂. Veillons donc à ne pas caricaturer ce mode de transport.

M. le président Éric Coquerel. Ce débat doit être relié au précédent, où nous nous interrogeons sur le fait qu'au nom de la nécessaire lutte contre le réchauffement planétaire, nous pénalisons certains de nos concitoyens contraints d'utiliser leur voiture alors qu'ils ne sont pas forcément les plus riches.

J'invite nos collègues à voter les amendements qui viennent d'être défendus. Monsieur le rapporteur général, l'argument que vous venez d'utiliser est exactement l'inverse de celui de tout à l'heure. Vous affirmez qu'il n'y a pas de raison de pénaliser le transport aérien, mais parallèlement, parce qu'il est nécessaire de décourager les émissions de CO₂, nous taxons des Français qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture trop polluante ! Je ne vois pas comment il serait possible de ne pas tenir le même discours pour l'avion. Il n'est pas normal qu'un litre de kérosène coûte moins cher qu'un litre d'essence. Il y a là quelque chose de totalement contradictoire, *a fortiori* quand on parle des jets privés.

Mme Marianne Maximi (LFI-NUPES). Vous avez rejeté hier nos amendements tendant à baisser la TVA sur le train et les modes de transport en commun ou alternatifs.

Vous prétendez respecter les travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Voilà pourtant une proposition qui en émane, et une nouvelle fois, vous assumez devant nous de l'enterrer, de même que vous repoussez la très grande majorité des mesures réclamées par les associations et les citoyens. Vous refusez clairement de faire un choix politique en faveur de la transition écologique. Il faut évidemment prendre en compte les questions économiques, mais quand on voit le nombre de gens qui prennent l'avion et la pollution qui en résulte, on ne peut pas regarder ailleurs ! Je ne comprends pas vos arguments, alors que vous attaquez au quotidien les classes populaires par vos réformes.

M. Mathieu Lefèvre (RE). Ce débat revient chaque année. Comme pour le GNR, vous proposez la suppression sèche d'un avantage fiscal qui, vous le savez, pénaliserait nos compagnies nationales. Ce serait nous tirer une balle dans le pied ! En revanche, nous devrions travailler tous ensemble à l'élaboration d'une incitation fiscale à la production de carburants durables sur le territoire national. C'est ce qui se fait aux États-Unis : pourquoi ne le ferions-nous pas aussi en France ?

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). L'augmentation de la taxation du kérosène pour les jets privés, ce n'est pas une mesure sèche et brutale. Au moins cela, nous pourrions le faire ! Mais vous refusez.

Monsieur le rapporteur général, oui, le train est aidé, mais principalement par les régions. L'État, quant à lui, demande à la SNCF d'autofinancer la régénération du réseau, ce qui conduira de fait à une augmentation très importante des tarifs des péages et donc du prix des billets de train dans les années à venir. Il me paraît vraiment nécessaire de rééquilibrer les choses pour ne pas plomber le train alors que l'avion continuerait d'être avantagé. Ce refus de s'attaquer au lobby de l'aérien illustre le manque de volontarisme du Gouvernement en matière de transition écologique.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Pour ma part, je m'abstiendrai sur ces amendements. Alors que la majorité n'a que l'Europe à la bouche, je m'étonne que le Gouvernement ne parvienne pas à se mettre d'accord avec nos voisins pour augmenter les taxes. Tout le monde y gagnerait et l'on empêcherait les effets d'évitement. Il y a en effet fort à craindre qu'une mesure nationale entraîne un déplacement du trafic aérien, notamment pour l'aviation d'affaires qui est la plus facile à dévier, pour rejoindre Paris ou la Côte d'Azur. Il ne sert à rien de transférer les émissions en Belgique ou en Italie.

Monsieur le président, je suis sensible aux arguments sur l'injustice de la situation. Je trouverais judicieux qu'une mission d'information ou une mission flash réfléchisse aux modalités de la fiscalité écologique, non pour l'abandonner brutalement – ne renonçons pas à

chercher à influencer les comportements par la fiscalité – mais pour s’assurer qu’elle s’applique aux bonnes personnes, avec de bons objectifs, dans le cadre d’une planification, sans être perçue comme une punition mais plutôt comme un moyen de réussir la transition et de rendre du pouvoir d’achat de manière équitable.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Certains décrivent le transport aérien comme un paradis fiscal. En réalité, il se trouve frappé par de nombreuses taxes, qu’il s’agisse de la taxe de solidarité sur les billets d’avion, du système de quotas à l’échelle de l’Union européenne, du système de compensation de l’Organisation de l’aviation civile internationale, de l’écocontribution ou encore de la Tiruert.

Nous consacrons aussi beaucoup d’argent à la décarbonation de l’aviation et nous mettons le paquet pour augmenter la part des biocarburants. On ne peut donc pas dire que nous ne faisons rien pour favoriser la baisse des émissions des compagnies aériennes, que ces dernières ont d’ailleurs l’obligation de compenser. Arrêtez de tirer à boulets rouges sur l’aviation !

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF1800, I-CF1769, I-CF2732 et I-CF2968.*

Amendement I-CF2066 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Cet amendement vise à supprimer une niche fiscale néfaste au climat, à savoir le taux réduit d’accise sur l’électricité accordé aux exploitants d’aérodrome. Cette disposition un peu ridicule constitue sans doute une scorie historique.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Votre amendement ne serait pas opérant puisque nous prorogeons le bouclier fiscal sur l’électricité.

Cette niche vise précisément à inciter les compagnies aériennes à s’approvisionner en électricité au sol plutôt que d’avoir recours aux énergies fossiles. La suppression de cet avantage serait donc contre-productive. Avis défavorable.

Mme Alma Dufour (LFI-NUPES). Tout cela est absolument déprimant. Souvenez-vous des gilets jaunes, qui ne comprenaient pas pourquoi l’on augmentait les taxes sur l’essence, pénalisant ainsi les classes populaires qui n’ont pas d’autre choix que de prendre la voiture pour aller travailler, tandis que l’on maintenait les avantages pour l’avion, un moyen de transport majoritairement utilisé pour les loisirs et inaccessible à une partie des Français. Cela fait plus de cinq ans que nous avons ce débat !

Vous nous dites tout le temps qu’il faut faire des économies. Or nous parlons ici d’une niche fiscale colossale : 3,6 milliards, soit à peu près l’équivalent de la baisse des aides personnelles au logement !

Sur le train, ce que vous dites est faux. C’est le seul moyen de transport pour lequel l’usager paie, dans le prix du billet, tout le coût des infrastructures. Ce n’est pas le cas de l’aérien, dont de nombreux coûts d’exploitation sont financés par la puissance publique, par le biais de mesures fiscales. Il faut agir !

M. Robin Reda (RE). On peut considérer, comme certains ici, qu’il faut fermer tous les aéroports de France, mais je ne suis pas certain que cette vision soit partagée par la majorité

de nos concitoyens. Ces derniers sont conscients des enjeux essentiels quant à l'attractivité de notre pays.

La mesure fiscale que vous dénoncez vise à favoriser la décarbonation de nos aéroports. Lorsqu'on électrifie les engins de piste, lorsqu'on utilise de l'électricité pour éviter que les avions fassent tourner leurs réacteurs au sol, on améliore la qualité environnementale des aéroports. Par ailleurs, de telles mesures diminuent le bruit, ce qui est aussi important pour les personnes habitant alentour, qui comptent souvent parmi les plus modestes de nos concitoyens. Nous leur devons un environnement sonore meilleur.

M. le président Éric Coquerel. Vous avez raison sur ce point, mais je n'ai entendu personne défendre la fermeture de tous les aéroports.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF2066.*

Amendements I-CF3018 de la commission du développement durable et I-CF111 de Mme Véronique Louwagie (discussion commune)

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. L'amendement I-CF3018 vise à accorder un tarif réduit de l'accise sur l'électricité aux industriels qui valorisent la chaleur fatale produite par leur activité en la fournissant à un réseau de chaleur ou de froid. Cette mesure fiscale inciterait les industriels à investir en faveur de la défossilisation de l'appareil productif.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** successivement les amendements I-CF3018 et I-CF111.*

Amendements I-CF1278, I-CF1282 et I-CF1296 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Toujours dans la perspective d'une extinction progressive des niches fiscales néfastes au climat, ces trois amendements visent à supprimer en trois ans les tarifs réduits d'électricité pour les sites industriels électro-intensifs. Ne soutenons pas la consommation d'énergie !

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Vous voulez supprimer une aide extrêmement importante pour des entreprises très dépendantes de leur source d'énergie. L'adoption de vos amendements porterait un coup fatal à un certain nombre d'entre elles, avec un impact social non négligeable. Avis défavorable.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Il faut bien sûr aider et accompagner ces entreprises et ces industries, mais sur une base forfaitaire, et non au litre ou au kilowattheure. Sinon, nous soutenons la consommation d'énergie – plus une entreprise consomme, plus elle est aidée.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Chers collègues écologistes, vos amendements me paraissent absolument contre-productifs. Vous savez très bien que 50 % de notre empreinte carbone provient des importations et que la réindustrialisation par des sites utilisant l'électricité bas-carbone est essentielle à la transition écologique. Le forfait ne suffit pas. Plus une entreprise produit d'hydrogène vert, par définition bas-carbone, plus elle consomme d'électricité. Ainsi, pour que l'hydrogène bas-carbone soit rentable, il faut que les aides accordées suivent le niveau de production. Je comprends l'esprit de vos amendements mais l'enfer est pavé de bonnes intentions.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Nous ne partageons pas le même objectif. Vous ne pensez qu'à remplacer une source d'énergie par une autre ; or, pour réussir la transition énergétique, il faut consommer moins d'énergie. Aucun scénario de transition écologique de l'Ademe n'a été établi à consommation d'énergie constante.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Madame Sas, je partage beaucoup de vos combats mais en l'occurrence, je ne vous comprends pas. Je vous invite à rencontrer des industriels qui, parce qu'ils ont signé des contrats au mauvais moment, ont vu leur facture d'électricité multipliée par trois, quatre ou cinq. Nous les aidons par ce dispositif spécifique, qui arrivera bientôt à son terme mais qui permet d'éviter de la casse industrielle et sociale.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF1278, I-CF1282 et I-CF1296.*

Amendement I-CF1928 de M. Nicolas Sansu

M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES). Un peu à rebours de ce que la NUPES a défendu jusqu'à présent, nos collègues guyanais font part de leur inquiétude s'agissant du malus pénalisant les véhicules 4x4 et pick-up, alors que de nombreux endroits de leur collectivité sont dépourvus de routes. Par cet amendement d'appel, ils nous invitent à faire ce qui est nécessaire pour donner à la Guyane des infrastructures dignes de ce nom.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Il s'agit effectivement d'un amendement d'appel : il conviendrait d'interroger le ministre chargé des outre-mer à ce sujet. Demande de retrait ou avis défavorable.

*L'amendement I-CF1928 est **retiré**.*

*L'amendement I-CF1014 de M. Alexandre Sabatou est **retiré**.*

Amendement I-CF3014 de la commission du développement durable

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Il s'agit d'exclure le carburant utilisé par les navires de croisière de la liste des produits bénéficiant du tarif réduit d'accise sur les énergies pour la navigation maritime à des fins commerciales.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF3014.*

Article 15 : Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance

Amendement I-CF1389 de Mme Christine Pires Beaune

Mme Christine Pires Beaune (SOC). L'article 15 est celui qui prévoit enfin une taxation de l'exploitation des infrastructures de transport, à savoir des concessions d'autoroute. Nous avons défendu en vain la même proposition l'année dernière. Que de temps perdu ! Si je me réjouis de cette mesure, je pense que nous pouvons encore améliorer le dispositif. Aussi notre amendement vise-t-il à s'assurer que les entreprises concernées par cette taxe sont appréciées au niveau du groupe consolidé.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Cette taxe ne porte pas spécifiquement sur les autoroutes – sans quoi elle pourrait être répercutée sur le tarif payé par les usagers, ce que nous ne souhaitons pas – mais sur les infrastructures de transport en général.

Il s'agit indirectement de taxer des profits plus importants que ce qui était prévu dans les contrats initiaux. Cette disposition touche non seulement les autoroutes, mais aussi les grands aéroports, ce qui devrait satisfaire une partie des membres de notre commission.

On ne peut faire porter une taxe relative aux infrastructures de transport sur d'autres activités n'ayant rien à voir avec ces dernières. Avis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Si cette taxe voit le jour, c'est grâce au travail de notre commission – l'audition de Bruno Le Maire après la parution d'un article dans *Le Canard enchaîné* et la publication, à ma demande, d'un rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) montrant – ce que Bercy a admis – que les contrats passés avec les concessionnaires sous-estimaient les profits qui seraient réalisés.

Pour des raisons notamment constitutionnelles, il a fallu intégrer les aéroports dans le périmètre de cette taxe mais, contrairement à ce qui était initialement prévu, cela n'aura pas pour effet de faire augmenter le prix des billets d'avion car les gestionnaires d'aéroport reporteront probablement la taxe sur les compagnies aériennes.

L'article 15 concerne donc bien les autoroutes. Il ne va pas assez loin, mais sa présence dans le PLF rend justice à notre travail car Bruno Le Maire disait encore il y a deux ans qu'il n'y avait pas de superprofits, juste des profits ! Le Gouvernement est en train d'admettre qu'il y a bien eu des superprofits et que la mise en concession des autoroutes a été une très mauvaise affaire pour l'État. Je me félicite qu'au bout de deux ans, on rectifie, même marginalement, cette situation.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Je souscris en partie à vos propos : cet article est effectivement le fruit d'un travail parlementaire. Il résulte aussi de la volonté d'un certain nombre de ministres successifs désireux de corriger le décalage entre des stipulations contractuelles rédigées il y a quelques dizaines d'années et la réalité actuelle. Il est toujours facile de refaire l'histoire après coup, mais il est vrai que les profits des concessionnaires ont augmenté de manière très significative malgré de nombreuses tentatives de rattrapage. Celle-ci me paraît la bonne. Je me réjouis que nos travaux aient facilité la rédaction de cet article qui, je l'espère, fera l'unanimité de notre commission.

La commission rejette l'amendement I-CF1389.

Amendement I-CF1349 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Le groupe Rassemblement national se félicite également que les travaux menés sous votre présidence et les demandes que vous avez adressées au Gouvernement aient permis de faire avancer ce dossier important, sur lequel Marine Le Pen et les membres de notre mouvement politique se battent depuis 2007.

Nous proposons une autre approche de cette taxe, qui devrait être acquittée dès que le taux de rentabilité interne constaté dépasse le taux prévu dans les contrats. Nous définissons ainsi clairement notre conception des surprofits.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Une fois de plus, il ne s'agit pas d'une taxe sur les concessions autoroutières : aussi votre amendement pourrait-il s'appliquer à l'ensemble des infrastructures de transport. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF1349.

*Suivant l'avis du rapporteur général, elle **rejette** l'amendement I-CF2259 de Mme Christine Arrighi.*

Amendement I-CF885 de M. Nicolas Ray

Mme Véronique Louwagie (LR). Nous proposons de ne pas inclure les infrastructures ferroviaires dans le dispositif prévu à l'article 15.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Votre amendement est satisfait : compte tenu des critères de rentabilité et de chiffre d'affaires, aucune infrastructure ferroviaire ne rentrera dans le champ d'application de la taxe.

*La commission **rejette** l'amendement I-CF885.*

*Suivant l'avis du rapporteur général, elle **rejette** l'amendement I-CF2333 de M. Bryan Masson.*

Amendements I-CF903, I-CF905, I-CF1253 et I-CF1848 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Ces amendements, ainsi que le I-CF1276 qui viendra juste après, visent à améliorer la philosophie de la taxe.

Monsieur le rapporteur général, votre dernière réponse n'est pas satisfaisante : il existe, par définition, des taux de rentabilité pour toutes les concessions, et la proposition ne se limitait pas aux autoroutes.

Le Conseil d'État, qui a visiblement des pudeurs de gazelle, pour des raisons que je ne développerai que si vous insistez, a choisi de protéger les concessions d'autoroute. Nous proposons que la taxe concerne prioritairement ces concessions et surtout qu'il soit précisé explicitement qu'elle ne doit pas se retourner contre les consommateurs. Il existe, en effet, une ambiguïté d'interprétation et les assurances données par Bercy ne sont pas satisfaisantes. Nous souhaitons prévoir dans la loi de finances que les consommateurs ne pourront pas subir une répercussion de la taxe par l'intermédiaire des tarifs des autoroutes.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Il n'est pas possible d'élargir le périmètre de la taxe, comme le proposent plusieurs amendements. En effet, elle est relative à des infrastructures de transport et non à des entreprises de ce secteur.

Par ailleurs, je l'ai dit, un vrai problème constitutionnel se poserait. Les contrats sont faits de telle manière qu'une taxe portant spécifiquement sur les concessionnaires d'autoroute pourrait être répercutée sur les consommateurs. Comme ce n'est pas ce que nous voulons, la taxe proposée a un périmètre plus large et un rendement plus important. Elle ne vise pas que les infrastructures autoroutières. De cette manière, nous répondrons aussi à une demande de nos collègues de la gauche : la taxe concernera les aéroports et sera répercutée, indirectement, sur les compagnies aériennes.

*La commission **rejette** successivement les amendements I-CF903, I-CF905, I-CF1253 et I-CF1848.*

Amendements I-CF1276 de M. Jean-Philippe Tanguy et I-CF1414 de Mme Christine Pires Beaune (discussion commune)

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Je ne comprends pas pourquoi la majorité refuse de préciser dans le projet de loi de finances que la taxe ne pourra pas être répercutée sur les tarifs et donc les consommateurs. Quelle est votre raison ? En cas de conflit avec ces entreprises, une telle mention pourrait être d'un vrai secours pour le Gouvernement, qui se rangerait, j'en suis sûr, du côté des consommateurs et non des oligarques.

Mme Christine Pires Beaune (SOC). Il est prévu que le calcul de la rentabilité porte sur sept exercices, mais en excluant les deux meilleurs et les deux plus mauvais, ce qui revient à prendre en considération trois années. Il nous semble préférable d'exclure le meilleur et le plus mauvais exercice, ce qui permettrait de faire le calcul sur cinq ans.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Monsieur Tanguy, des contrats ont été signés et on ne peut pas revenir dessus, à moins de s'exposer à une censure du Conseil constitutionnel. On peut discuter de la qualité de ces contrats – nous l'avons fait, publiquement, et chacun peut se faire son avis – mais ils ont été signés.

Madame Pires Beaune, votre amendement ne changerait pas grand-chose : ce sera toujours une moyenne, et il me paraît plus juste qu'elle porte sur une période plus longue pour réduire les écarts. Je suis plutôt pour qu'on en reste à la règle prévue par cet article.

Avis défavorable aux deux amendements.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Vous avez élargi la taxe à d'autres acteurs que les concessionnaires d'autoroutes, afin de respecter des contrats que je ne commenterai pas davantage et d'éviter des répercussions sur les consommateurs. Les responsables de ces entreprises nous disent, malgré cette disposition prudente, qu'ils répercuteront la taxe sur les consommateurs. Si votre logique est bien de faire en sorte que ce ne soit pas le cas et que la taxe soit prise sur la marge des sociétés concessionnaires, il faut le prévoir explicitement. Je ne remets pas en cause les contrats : j'essaie de m'inscrire dans votre logique. Pourquoi refusez-vous cette proposition ?

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Ce que vous proposez n'est pas possible. L'inscrire dans la loi fera encourir un risque d'inconstitutionnalité, ce qui n'est pas, j'imagine, votre but.

Les concessionnaires, évidemment, font pression : ils disent qu'ils vont répercuter la taxe. Mais nous avons fait un travail très important pour l'éviter. L'article 15, en créant une taxe plus large, permet de contourner l'obstacle sur lequel un certain nombre de majorités et de ministres ont buté pendant des années. Les concessionnaires ont déjà attaqué l'État à de très nombreuses reprises et ils le feront peut-être encore, mais nous avons trouvé – c'est le Conseil d'État qui le dit – la meilleure garantie possible. Ils ne pourront pas augmenter les prix : cela doit se faire soit par arrêté soit dans le cadre des conditions prévues par les contrats.

Si nous ajoutons un élément inconstitutionnel, cela ferait tomber l'ensemble de l'article et nous serions donc sûrs de ne pas taxer ces acteurs.

M. le président Éric Coquerel. Sans vouloir du tout polémiquer, je ne comprends pas votre réponse. La voie qui a été choisie consiste à ne pas modifier les contrats mais à ajouter une taxe qui, pour être constitutionnelle, doit concerner toutes les infrastructures de transport. On va donc taxer ces entreprises sans toucher aux contrats.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Cet article fait exactement ce que vous dites. Seulement, n'ajoutons pas quelque chose qui affaiblirait notre position.

M. le président Éric Coquerel. Pourquoi serait-elle affaiblie ?

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. L'interdiction qui nous est proposée ne peut pas être inscrite dans la loi. Il y aurait donc un risque d'inconstitutionnalité.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Je soutiens le rapporteur général. On ne peut pas modifier un contrat par une loi, sauf dans des cas exceptionnels, notamment s'il s'agit d'un texte d'ordre public, et un projet de loi de finances n'est pas tout à fait calibré pour cela. L'option retenue est la plus prudente, parce qu'elle respecte les engagements contractuels. Il faudrait, sinon, résilier les contrats. La stratégie suivie par le Gouvernement est de bon sens, car elle sécurisera le dispositif.

La commission rejette successivement les amendements I-CF1276 et I-CF1414.

Amendement I-CF1970 de M. Éric Coquerel, amendements identiques I-CF1724 de M. Kévin Mauvieux et I-CF2205 de Mme Christine Arrighi, amendements I-CF1725 et I-CF1726 de M. Kévin Mauvieux (discussion commune)

M. le président Éric Coquerel. Je me suis réjoui tout à l'heure du pas en avant qui est réalisé, à la suite du rapport de l'IGF sur les profits des concessionnaires d'autoroutes. Reste que, selon la Cour des comptes, l'État a touché moins de 17 milliards d'euros lors de la vente des autoroutes, alors que leur prix était estimé à 27 milliards. Par ailleurs, l'exploitation de ces infrastructures est extrêmement rentable pour les entreprises privées : en 2021, les profits des sociétés exploitantes ont augmenté de 47 % en moyenne. Je crois, en conséquence, qu'on peut aller un peu plus loin, ce qui serait bon pour les recettes de l'État et peut se concevoir s'agissant de profits qui ont explosé par rapport aux estimations initiales. Nous proposons ainsi de porter le taux de la nouvelle taxe à 15 %.

M. Stéphane Rambaud (RN). Les concessionnaires d'autoroutes ont vu leurs profits s'accroître de manière significative, notamment depuis 2020, selon un rapport sénatorial datant de la même année. On peut donc augmenter le taux de la taxe : nous proposons, pour notre part, de le faire passer de 4,6 % à 10 %. Nous sommes à la commission des finances : cette volonté de faire gagner de l'argent à l'État devrait faire l'objet d'un accord transpartisan.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). Nous proposons également d'augmenter la taxe sur l'exploitation d'infrastructures de transport de longue distance. Ce qui est proposé constitue un premier pas dont nous nous réjouissons, mais nous pouvons aller plus loin, comme l'a dit le président Coquerel.

Les écologistes souhaitent aussi rappeler que la baisse de l'impôt sur les sociétés fera gagner près de 8 milliards aux sociétés autoroutières pendant la durée de leurs concessions. Il nous paraît normal qu'un peu de cet argent revienne dans les caisses de l'État.

M. Stéphane Rambaud (RN). Nos amendements de repli visent, pour le premier d'entre eux, à porter le taux à 8 %, et pour le second à 6 %.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Ce n'est pas parce qu'on est à la commission des finances qu'il faut augmenter les taxes !

Soyons précis. Cette taxe va loin : elle porte sur le revenu d'exploitation et non sur le bénéfice. Les taux que vous proposez pourraient s'entendre sur le bénéfice, mais sont trop élevés en l'espèce. En réalité, l'assiette est extrêmement large ; il s'agit d'une taxe annuelle, qui n'est pas limitée dans le temps et rapportera dès l'année prochaine 600 millions d'euros. Pour le groupe ADP, elle représentera 100 millions. C'est beaucoup. Vos amendements aboutiraient à doubler ou même quadrupler le montant de la taxe. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie (LR). J'entends bien que la taxe porte sur le revenu d'exploitation et non sur le bénéfice, mais je précise qu'il faudra remplir plusieurs conditions. L'une d'elles, relative au seuil de rentabilité, prévoit que le résultat net doit être supérieur à 10 % en moyenne sur sept ans. Toutes les entreprises n'en sont pas là. Par ailleurs, la nouvelle taxe ne sera pas déductible de l'impôt sur les sociétés : il faut également en tenir compte. Néanmoins, je pense que le taux pourrait être fixé au-delà de 4,6 %.

*La commission **rejette** successivement l'amendement I-CF1970, les amendements identiques I-CF1724 et I-CF2205, ainsi que les amendements I-CF1725 et I-CF1726.*

La réunion est suspendue de douze heures cinq à douze heures vingt.

M. le président Éric Coquerel. Un crime absolument abominable, qu'il conviendra de caractériser par la suite, vient de se dérouler dans un établissement scolaire à Arras. Un enseignant a été égorgé et deux autres blessés, dont un est en urgence absolue. Je vous invite à observer une minute de silence.

(Mmes et MM. les députés se lèvent et observent une minute de silence.)

Amendement I-CF1391 de M. Jean-Philippe Tanguy.

M. Alexandre Sabatou (RN). Le présent amendement tend à relever à 15 % le taux de la taxe pour les concessionnaires n'ayant pas rempli leurs obligations contractuelles en ce qui concerne le niveau d'investissement.

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement I-CF1391.*

*Suivant l'avis du rapporteur général, elle **rejette** l'amendement I-CF1552 de M. Jean-Philippe Tanguy.*

*La commission **adopte** l'article 15 **non modifié**.*

Article 16 : Réforme des redevances des agences de l'eau

*Suivant l'avis du rapporteur général, la commission **rejette** l'amendement de suppression I-CF2734 de M. Philippe Schreck.*

Amendement I-CF2036 de M. Giovanni William

M. Nicolas Sansu (GDR-NUPEs). Nous souhaitons revenir sur l'exclusion de la redevance portant sur les barrages et autres équipements qui bloquent la circulation des poissons et des sédiments. Cette redevance permet de réaliser des aménagements.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Elle a déjà été abrogée. Il s'agit simplement d'assurer une coordination dans le code de l'environnement.

*L'amendement I-CF2036 est **retiré**.*

*

*

*

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du vendredi 13 octobre 2023 à 9 heures 30

Présents. - M. David Amiel, M. Karim Ben Cheikh, M. Mickaël Bouloux, M. Frédéric Cabrol, M. Michel Castellani, M. Jean-René Cazeneuve, M. Florian Chauche, M. Éric Coquerel, Mme Christine Decodts, Mme Alma Dufour, Mme Sophie Errante, Mme Félicie Gérard, M. David Guiraud, Mme Nadia Hai, M. François Jolivet, M. Daniel Labaronne, M. Emmanuel Lacresse, M. Michel Lauzzana, M. Pascal Lecamp, Mme Charlotte Leduc, M. Mathieu Lefèvre, Mme Véronique Louwagie, Mme Lise Magnier, M. Louis Margueritte, M. Jean-Paul Mattei, Mme Marianne Maximi, Mme Mathilde Paris, Mme Christine Pires Beaune, M. Robin Reda, M. Sébastien Rome, M. Michel Sala, M. Nicolas Sansu, Mme Eva Sas, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Jean-Marc Tellier

Excusés. - M. Christian Baptiste, M. Manuel Bompard, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Tematai Le Gayic

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Luc Fugit, Mme Amélia Lakrafi, M. Bryan Masson, M. Stéphane Rambaud, M. Freddy Sertin, Mme Sophie Taillé-Polian, M. Frédéric Zgainski