

Carburant professionnel : il pourrait ne pas exister qu'au ciel !



Carburant professionnel : il pourrait ne pas exister qu'au ciel !

Alors que les transporteurs routiers subissent une hausse des prix à la pompe, surtout liée à la hausse de la fiscalité, la présidente de l'OTRE a plaidé une nouvelle fois lors de sa rencontre avec Élisabeth BORNE, le 25 juillet dernier, pour la création d'un véritable gazole professionnel pour les transports routiers. À l'appui de son développement argumenté en face de la ministre, Aline MESPLES a évoqué le statut fiscal du kérosène utilisé par l'aviation civile. En effet, c'est presque une litote de dire que les compagnies de transport aérien jouissent d'un statut fiscal très avantageux, puisque le kérosène est le seul carburant issu du pétrole, exonéré de taxes...

Rappelons que les avions sont exonérés de taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE), ce qui crée une distorsion avec les autres modes de transport. Les transporteurs routiers de personnes ou de marchandises sont soumis, eux, à cette taxe. Le train, également qui supporte la Contribution au service public de l'électricité (CSPE). Au surplus, la TVA ne s'applique pas non plus sur les billets d'avion pour les liaisons internationales (taux réduit à 10 % pour les vols intérieurs). C'est ce qui fait que sur certaines liaisons l'avion est moins cher que le train ! L'exonération de TICPE réduit à elle seule le prix des billets de 12 %.

S'appuyant sur cet exemple concret, et pour abonder aux propos d'Aline MESPLES à la ministre, on peut souligner qu'il est intéressant de noter que la France a fait le choix de ne pas taxer le kérosène pour les lignes intérieures contrairement à certains autres pays. Certains appliquent, en effet, une taxe au kérosène, sur leurs vols intérieurs, comme les États-Unis, le Japon, le Brésil et la Suisse, mais le risque de distorsion de concurrence neutralise les tentatives de taxer le kérosène des liaisons internationales. Or la seule taxation des vols intérieurs en France permettrait pourtant de recueillir quelque 500 millions d'euros. Le manque à gagner se monte à trois milliards d'euros si l'on prend en compte tous les vols au départ et à l'arrivée sur le territoire français... Une niche fiscale réelle pour le coup !

En rappelant que le gazole professionnel est encadré au plan européen pour éviter la concurrence entre pays de l'Union, elle a poursuivi « *il permet une convergence de coût pour le transport international et national en Europe dès lors que le cabotage est autorisé* ». La présidente a pu soutenir que « *Les choix successifs de fiscalité pour le gazole à usage privé ont conduit à une très importante augmentation de la fiscalité et donc du coût de ce carburant.* »

Pour conclure son propos, Aline MESPLES a insisté une nouvelle fois en affirmant que : « *Le carburant professionnel doit être acté et concerner le gazole, le gaz, l'électricité et demain tous les carburants alternatifs, il doit faire l'objet d'une distribution professionnelle et donc éviter l'avance de trésorerie actuelle et la gestion administrative. On peut très bien imaginer un autre nom que diesel ou gazole ce qui permettrait une vraie différenciation.* »

Environnement ? Ecologie ? Sauvegarde de la planète ? Les transporteurs routiers doivent être taxés vous diront certains intégristes du dogme écologique, vert ou pas...

Dont acte !

Mais il est un fait acquis que le transport aérien est bien davantage polluant que tout autre mode de transport. Or, lui, n'est pas taxé ! L'empreinte carbone d'un vol en avion est de 145 grammes de CO2 par passager contre 100 grammes environ pour le transport en voiture. C'est 40 fois plus que le transport par TGV... Paradoxalement, la pollution des vols internationaux n'est pas imputée aux États dans les accords internationaux sur le climat comme le protocole de Kyoto. L'aviation est réputée contribuer à 3 % des émissions globales des gaz à effet de serre, mais le Giec (Groupe intergouvernemental pour l'étude du climat) estime qu'en réalité sa part est deux à

quatre fois plus importante...

La Commission européenne a certes impliqué depuis 2012 l'aviation dans son système d'échange de quotas d'émission des gaz à effet de serre. Mais ce système ne taxe cependant que les vols intra-européens et accorde 80 % de quotas gratuits aux compagnies aériennes, selon le Réseau Action Climat (RAC).

En tout état de cause, force est de constater qu'un carburant professionnel existe bien. Même s'il est dans le ciel, nous l'avons rencontré ! Aucun argument ne s'oppose réellement à ce qu'il inspire les terriens pour leur transport routier.

Philippe BONNEAU