



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>10155</b>	De <b>Mme Sylvie Ferrer</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hautes-Pyrénées )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		<b>Ministère attributaire</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
<b>Rubrique</b> > impôts et taxes	<b>Tête d'analyse</b> > Dépenses « brunes »	<b>Analyse</b> > Dépenses « brunes ».
Question publiée au JO le : <b>18/07/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/11/2023</b> page : <b>10502</b> Date de changement d'attribution : <b>29/08/2023</b> Date de renouvellement : <b>24/10/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer alerte M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur l'urgence de s'attaquer aux niches fiscales dites « brunes ». Le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au projet de loi de finances pour 2023 a révélé un manque abyssal d'ambition dans la lutte contre le réchauffement climatique. Certes l'alourdissement du bilan climatique du budget de l'État est dû en très grande partie au déploiement par le Gouvernement du bouclier énergétique. Toutefois sur le long terme, il n'y a aucune tendance reflétant une compression des dépenses défavorables à l'environnement, qui stagnent à un niveau de plus de 10 milliards chaque année. De plus, la comptabilité ne prend aucunement en compte les énormes exonérations fiscales qui perdurent dans différents secteurs de l'économie. À titre d'illustration, l'absence de taxe sur le kérosène représenterait un manque à gagner de 3,6 milliards d'euros. La différence de taxation entre le diesel et l'essence se chifferrait à 3,5 milliards d'euros. Ainsi, on constate que le budget de l'État est en partie déséquilibré par des dépenses ou des manques à gagner néfastes à l'environnement, à l'heure où les experts tirent pourtant la sonnette d'alarme. La présentation du projet de loi relatif à l'industrie verte aurait pu être l'occasion de remédier à ce problème gangrénant les dépenses publiques en instaurant des gages sur des mesures de soutien au verdissement de notre industrie. Malheureusement, le texte présente des mesures bien en-deçà des annonces qui avaient été faites au début de l'année 2023 et ne fait aucune référence aux niches fiscales « brunes ». Le prochain rendez-vous législatif pour verdir l'exécution budgétaire de l'État est alors le projet de loi de finances pour 2024. Si les Assises des finances publiques ont été l'occasion de révéler de grandes lignes directrices, rien encore ne confirme que le sujet des niches « brunes » sera véritablement traité. C'est pourquoi elle souhaiterait savoir s'il s'engage à réduire drastiquement les dépenses défavorables à l'environnement et combler les pertes créées par les exonérations fiscales précitées.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement, conscient de la nécessité d'adapter notre système fiscal aux exigences de la transition énergétique, a entrepris d'ores-et-déjà une réduction des dépenses et des tarifs réduits défavorables à l'environnement. Les précédentes lois de finances ont ainsi permis l'alignement sur deux ans des tarifs d'accise sur l'essence d'aviation et aux carburateurs sur les tarifs de l'essence routière (hors modulations régionales, francilienne et Corse), le rehaussement progressif à hauteur de 3,2 €/MWh jusqu'en 2025 du tarif d'accise sur le charbon consommé dans les installations soumises à quota et dans les installations exposées à la concurrence

internationale (hors installations de valorisation de la biomasse), la suppression des tarifs réduits d'accises sur les produits énergétiques consommés par les aéronefs et les navires pour les besoins de la construction, du développement, de la mise au point, des essais et de l'entretien de ces engins ou de leurs moteurs ainsi que ceux appliqués aux charbons consommés dans les installations de valorisation de la biomasse soumises au système d'échange de quotas de gaz à effet de serre dans l'Union européenne à compter du 1er janvier 2027. Il importe désormais de poursuivre et amplifier cette politique ambitieuse de réduction des avantages fiscaux octroyés aux activités et usages particulièrement émetteurs dans le cadre des discussions du projet de loi finances pour 2024. À ce titre, diverses mesures incitant à l'électrification des usages et à la sobriété énergétique ont été proposées par le Gouvernement en projet de loi de finances pour 2024, telles qu'une révision du tarif d'accise sur les gazoles consommés par le transport routier de marchandises ou par les agriculteurs, par exemple. En outre, la TIRUERT (Taxe Incitative Relative à l'Utilisation de l'Energie Renouvelable dans les Transports) est le principal levier fiscal visant à favoriser la décarbonation du secteur des transports dont les paramètres sont définis en vue de traduire les orientations européennes au niveau national. Il s'agit d'une taxe de nature comportementale dont le Gouvernement souhaite renforcer l'efficacité environnementale à travers une évolution de ses paramètres dans la loi de finances pour 2024. Enfin, le Gouvernement tient à rappeler qu'il continuera d'accorder la plus grande attention à la préservation du pouvoir d'achat des Français et des comptes publics en parallèle de la suppression des mesures fiscales défavorables pour la transition énergétique.