

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2009

LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Première partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 539

présenté par
M. de Courson, M. Perruchot, M. Vigier
et les membres du groupe Nouveau centre

ARTICLE 5

Supprimer les alinéas 23 à 47.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 5 du projet de loi instaure une taxe carbone sous la forme d'une taxe additionnelle aux taxes sur la consommation d'énergie fossile. Cette taxe représenterait une augmentation de 4,52 centimes par litre de gazole pour 2010.

S'agissant du transport, le projet prévoit un dispositif spécifique :

– la taxe carbone serait remboursée aux transporteurs routiers sous la forme d'une augmentation équivalente du remboursement partiel de TIPP déjà existant. Cette disposition, limitée aux camions de plus de 7,5 tonnes, a pour objectif de préserver la compétitivité européenne des entreprises du secteur. ;

– en contre partie, une taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) applicable à toutes les prestations de services de transport acquises (compte d'autrui) ou réalisées pour compte propre.

Seront ainsi redevables de cette nouvelle TGAP tous les utilisateurs de transport routier réalisé totalement ou partiellement sur le sol français : donneurs d'ordre nationaux, importateurs, exportateurs et entreprises effectuant du transport pour compte propre.

Outre que ce dispositif n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable avec les professions concernées, pourtant nombreuses, il contredit la volonté du Parlement qui a donné valeur législative au « principe de stabilité de la pression fiscale pesant sur les particuliers et les entreprises » inscrit à l'article 1^{er} de la loi de programmation du 3 août 2009 (dite Grenelle 1).

Contrairement aux objectifs du gouvernement, ce dispositif ne préserve pas la compétitivité des entreprises de transports routiers et affaiblit celle des entreprises utilisatrices et notamment des industriels et des distributeurs.

1) Il est illusoire d'imaginer que l'instauration d'une taxe sur leurs clients n'aura pas d'incidence sur les entreprises de transport routier, d'autant que la taxe kilométrique, votée en 2008, va entrer en vigueur en 2011.

2) Alors même que la compétitivité des entreprises françaises et notamment industrielles est une priorité des pouvoirs publics, soutenue par la réforme de la taxe professionnelle, il est incohérent, dans le même temps, de faire supporter aux entreprises une nouvelle charge.

Cette nouvelle taxe aura des conséquences négatives sur l'activité économique : il y a ainsi un risque évident de délocalisation des opérations intermédiaires réalisées en France par les groupes industriels : certaines industries font ainsi venir en France des pièces et biens intermédiaires qui font l'objet d'opérations sur le territoire national (montage, façonnage, etc.) avant de repartir dans d'autres Etats pour la poursuite du cycle industriel. La taxe carbone pèsera -à l'entrée et à la sortie- lourdement sur ces opérations et des arbitrages au détriment de la France seront pris, soit que la TGAP transport incitera aux délocalisations, soit qu'elle dissuadera des projets de développement ou d'implantation.

Pour les activités non délocalisables (commerce, distribution, construction, assainissement et déchets, etc.), et les activités dont les transports routiers ne sont pas substituables par d'autres modes (proximité, produits frais, etc.), la TGAP viendra également s'ajouter à la taxe carbone et à la taxe kilométrique. Cette augmentation des coûts sera nécessairement répercutée dans les prix de vente aux consommateurs finaux, au détriment de la consommation des ménages. Ce risque inflationniste est d'autant plus réel que la TGAP transport s'appliquera à toutes les étapes de la chaîne de production et de commercialisation : transport des matières premières, transformation, distribution amont et aval, élimination.

Enfin, la reprise de l'activité économique attendue en 2010 s'accompagnera mécaniquement d'un accroissement des transports : les entreprises utilisatrices, et notamment les PME, seront donc fragilisées lors de leur convalescence, au préjudice de leur capacité d'investissement qui conditionne pourtant la sortie de crise et la relance économique.

En outre, dans nombre de situations, il n'existe aucune possibilité de substitution de la route vers un autre mode de transport, soit que l'offre alternative n'existe pas encore (le plan fret SNCF ne produira ses effets que dans plusieurs années), soit qu'il s'agisse de transport local (la distance moyenne du transport routier en France est de 100 km) ou d'un transport spécifique (produits frais) pour lequel aucune autre option n'est techniquement possible.

Par ailleurs, le mécanisme envisagé est extrêmement complexe et sera très difficile à mettre en œuvre et à contrôler. Il sera notamment quasiment impossible pour les redevables non transporteurs de disposer des informations nécessaires à la détermination et à la déclaration de la taxe : en effet, ces informations, qui devront être collectées pour chaque opération de transport, sont détenues par les transporteurs, et non par les utilisateurs.

Cette TGAP sera donc source de coûts de gestion et d'insécurité juridique extrêmes pour les redevables et générera des coûts de recouvrement importants pour les finances publiques.

Il est donc nécessaire de supprimer ce dispositif dont l'efficacité est improbable et non démontrée et d'inscrire la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre des activités de transport dans la continuité des engagements pris par le Grenelle de l'environnement et des lois qui en sont issues, en cohérence avec les objectifs de la politique communautaire, tout en préservant la compétitivité économique de nos entreprises et en leur laissant le temps d'adaptation nécessaire à leur évolution.