

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 novembre 2011

---

**LOI DE FINANCES POUR 2012 - (n° 3775)**  
(Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° II - 663

présenté par  
M. Méhaignerie et M. Le Fur-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 47, insérer l'article suivant :**

I. – Le 2 de l'article 275 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La minoration des taux kilométriques prévue au premier alinéa est portée à 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage, conformément aux dispositions de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.»

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 153 de la loi n°2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 a instauré une taxe nationale kilométrique sur les poids lourds (TPLN).

Cette éco-taxe a pour objectif de réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises, de rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances et de dégager des ressources pour financer des nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique de transport durable.

Le présent amendement vise à mieux prendre en compte les effets économiques de la taxe poids lourds nationale, notamment au regard de l'alinéa 3 de l'article 11-VI de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Cet amendement prévoit une minoration de taux supplémentaire pour les régions dites périphériques, qui sont donc déjà concernées par la minoration de 25% prévue initialement. Cette disposition ne concerne que les régions périphériques, visée par le premier alinéa du 2 de l'article 275 du code des douanes, ne disposant pas d'autoroutes à péage. L'absence de péage sur le réseau routier conduit en effet à ce que l'introduction de la TPLN ait un impact plus substantiel que pour les autres régions périphériques sur le coût d'utilisation du réseau routier et nécessite de fait une mesure d'accompagnement.