

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 58

présenté par
M. Tardy

ARTICLE 7

Rédiger ainsi cet article :

«I. – Après l'article 283 *quinquies* du code des douanes, est inséré un article 283 *sexies* ainsi rédigé :

« Art. 283 *sexies*. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater*, le prix contractuellement défini de la prestation de transport routier de marchandises, quelle qu'en soit la forme, fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.

« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.

« Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.

« La facture fait apparaître cette majoration de prix. ».

« II. – Le I est applicable à compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent projet de loi limite le bénéfice de la compensation définie à l'article 7 au seul transport pour compte d'autrui, faisant l'impasse sur le cas d'autres acteurs économiques qui, utilisateurs de la route au même titre que les transporteurs routiers, seront également redevables de l'écotaxe. Il est, en cela, constitutif d'une rupture d'égalité qui n'apparaît pas justifiée, l'ensemble de ces acteurs se trouvant dans une situation objectivement similaire vis-à-vis de l'écotaxe.

Cet amendement vise à revenir sur cette rupture d'égalité, en élargissant le mécanisme défini à l'article 7 à l'ensemble de ces acteurs.

Ce faisant, il entend préserver des secteurs tout aussi fragiles que celui du transport routier, a fortiori dans un contexte de crise, notamment celui des grossistes-distributeurs dont les entreprises livrent quotidiennement les marchandises qu'elles vendent. Elles seront, à ce titre, redevables de l'écotaxe, au même titre que les transporteurs routiers, mais ne pourront bénéficier de la compensation définie à l'article 7.

Composé à 80 % de TPE, ce secteur d'activité se caractérise pourtant par des marges équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers (+/- 1 %). Et le surcroît de charges administratives lié à l'acquiescement de l'écotaxe ne sera pas moins important pour lui. Faute de compensation, les conséquences sur la viabilité du modèle économique de ces entreprises seront lourdes, l'incidence de l'écotaxe pouvant atteindre jusqu'à 20 % du résultat net de ces entreprises.

Il apparaît donc légitime de leur permettre de bénéficier de garanties équivalentes à celles offertes aux transporteurs routiers.