

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 avril 2013

## INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 16

présenté par

M. Le Fur, M. Aboud, M. Benoit, M. Berrios, Mme Besse, M. Breton, M. Cinieri, Mme Dalloz, M. Dassault, M. Decool, M. Dhuicq, Mme Marianne Dubois, M. Douillet, M. Foulon, M. Furst, M. Gandolfi-Scheit, M. Heinrich, M. Hetzel, M. Larrivé, M. Lazaro, Mme Le Callennec, M. Le Mèner, M. Le Ray, M. Lurton, M. Marc, M. Marty, M. Morel-A-L'Huissier, M. Perrut, Mme Poletti, Mme Pons, M. Saddier, M. Sermier, M. Siré et M. Jean-Pierre Vigier

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 6 TER, insérer l'article suivant:**

I. – Le 2. de l'article 275 du code des douanes est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, le taux : « 25 % » est remplacé par le taux : « 30 % »;

2° Au dernier alinéa, le taux : « 40 % » est remplacé par le taux : « 50 % ».

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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III.- La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Lors de la mise en place de l'écotaxe, il avait été décidé de la moduler pour tenir compte de la spécificité des territoires périphériques, où le transport est davantage lié à l'économie locale qu'au transit interrégional.

---

L'alinéa 6 de l'article 275 du code des douanes dispose en effet que « les taux kilométriques sont minorés de 25 % pour les régions comportant au moins un département métropolitain classé dans le décile le plus défavorisé selon leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. »

L'alinéa 8 de cet article 275 dispose en outre que la minoration des taux kilométriques prévue au premier alinéa du 2 de cet article est portée à 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage, conformément à l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

Le dispositif mis en place par le présent projet de loi ne remet pas en cause ces abattements pour les transporteurs, mais de fait, la mise en place du taux unique facturé aux chargeurs les remet en cause.

Les modalités de répercussion prévues par le présent texte reposent sur une majoration forfaitaire systématique appliquée à tout transport pour compte d'autrui, que le véhicule passe ou non par une route écotaxée. Ainsi, toute prestation de transport réalisée en France avec un véhicule de plus de 3,5 T serait majorée de 3, 5 ou plus de 6 % selon les régions, que le camion passe ou non par une route écotaxée.

Dès lors, les transporteurs paieraient l'écotaxe au réel et les chargeurs la mutualiseraient, de fait, entre eux.

Ce système, en apparence simple mais concrètement discutable, méconnaît de fait les aménagements obtenus pour les régions périphériques, dont la Bretagne :

- Pour les transports interrégionaux, le taux de majoration forfaitaire systématique (unique pour toute la France), fixé par l'État, annoncé à 4,4 % ne tient pas intégralement compte de la minoration du barème appliqué aux routes bretonnes (il faudrait appliquer le taux de 3,3 % sur la partie bretonne du transport interrégional),

- Pour les transports intrarégionaux, le taux de majoration forfaitaire systématique (propre à chaque région) appliqué à la Bretagne (3,3 %) tient compte de la minoration de 40 % de l'écotaxe et du non assujettissement des transports réalisés sur la RN164. Par contre cette majoration forfaitaire conduit à majorer les prix de tous les transports, y compris ceux qui emprunteront la RN 164 ou d'autres routes plus petites comme celles desservant les exploitations agricoles, pourtant non écotaxées.

Ce nouveau dispositif implique par conséquent de revoir les minorations prévues au 2° de l'article 275 du code des douanes, pour qu'elles puissent en avoir une portée équivalente à celles envisagée lors de la mise en place de l'écotaxe.