

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 19

présenté par

M. Prat

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

I. – Après l'article 280 du code des douanes, il est inséré un article 280 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 280 bis. – La circulation de véhicules acheminant vers ou à partir d'un site une marchandise, quel que soit son conditionnement, qui est transportée par un autre mode de transport dans le cadre d'une opération de transport combiné n'est pas soumise à la taxe.

« Au sens du présent article, ouvrent droit à exonération de la taxe les transports d'approche routière des sites ferroviaires, fluviaux et maritimes, dans la limite de 150 kilomètres de rayon autour du point de transbordement, donnant lieu à une opération de transbordement directe d'un mode de transport à l'autre soit du contenant de la marchandise, soit de la marchandise elle-même, sans opération intermédiaire de traitement de celle-ci ni modification de son conditionnement.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget définit les modalités d'application du présent article. »

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

La mise en œuvre de la taxe kilométrique sur les poids lourds va lourdement pénaliser les services multimodaux de transport de marchandises par rapport aux services 100 % routiers avec lesquels ils sont en concurrence directe. Il s'agit de neutraliser le coût de la taxe kilométrique supportée au titre des transports routiers de pré et de post acheminement.

La taxe kilométrique PL sera due par tout véhicule assujetti indépendamment de l'usage auquel il sera affecté. Il en résulte que les trajets routiers effectués au titre des transports de pré et post acheminement par mode massifié seront taxés au même titre que les trajets routiers de bout en bout.

Dans la mesure où les logistiques multimodales voient leur périmètre de pertinence économique augmenter avec l'augmentation des distances parcourues par le segment de transport massifié elles sont essentiellement en concurrence avec les transports routiers qui empruntent le réseau autoroutier à péage.

Les trajets routiers de pré et post acheminement multimodal pèsent de l'ordre de 40 % à 50 % du coût total du service. Compte tenu de la localisation géographique des terminaux et des sites de transbordement ces trajets sont majoritairement opérés sur le réseau secondaire et seront intégralement taxés alors que les transports routiers avec lesquels ils sont en concurrence ne paieront pas ou paieront très peu de taxe kilométrique dont l'impact sera amorti par l'existence de la partie du trajet réalisée sur le réseau routier concédé à péage.

La mise en œuvre de la taxe kilométrique initialement présentée comme un moyen d'augmenter les coûts du transport routier afin d'entraîner des reports modaux aura donc ceci de paradoxal d'entraîner un effet contraire. La taxation des trajets routiers de pré et post acheminement va en effet augmenter le coût des logistiques multimodales déjà « pénalisées » par les coûts des ruptures de charge inhérents au passage d'un mode de transport à un autre et creuser leur différentiel de compétitivité par rapport aux logistiques routières.