

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 juin 2014

PLFR POUR 2014 - (N° 2024)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

SOUS-AMENDEMENT

N ° 389 (Rect)

présenté par

M. Le Fur

à l'amendement n° 370 du Gouvernement

APRÈS L'ARTICLE 5

I. – Après l'alinéa 1, insérer les trois alinéas suivants :

« Après le mot : « à », la fin de l'article 269 du code des douanes est ainsi rédigée :

« la taxe définie aux articles 270 à 283 *quinquies*.

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules assurant la livraison ou la collecte de marchandises dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75 kilomètres autour de leur point de rattachement. ».

II. – Compléter cet amendement par les deux alinéas suivants :

« III. – 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.

« IV. – 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

L'article 16 de la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 limite le bénéfice de la compensation 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 du péage de transit. 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 du péage de transit.

Faute de compensation, cet amendement propose d'exclure du champ du péage de transit poids lourds un modèle logistique dont l'efficacité environnementale a été mesurée et démontrée (Rapport de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer de janvier 2012).

En l'absence d'alternative à la route, seule option ouverte pour assurer un maillage fin du territoire, il constitue la solution la plus vertueuse en termes de consommation d'énergies fossiles, d'émission de gaz à effet de serre, de congestion des routes ou de pollution sonore, car il évite la multiplication des liaisons directes client/vendeur ou vendeur/client. Permettant de livrer jusqu'à 25 clients par rotation du véhicule, il est conforme à l'objectif de rationalisation du transport de marchandises poursuivi par le législateur.

Le péage de transit poids lourds devrait donc l'encourager, et non pas le pénaliser. Or, tel n'est pas le cas puisque les entreprises en ayant fait le choix pour livrer leurs marchandises seront redevables de l'écotaxe au même titre que les transporteurs routiers, mais ne pourront s'appuyer sur l'article 7 du présent projet de loi pour en limiter les conséquences.

C'est notamment le cas des grossistes-distributeurs qui assurent, sur l'ensemble du territoire, l'approvisionnement quotidien du tissu économique local (BTP, artisanat, restauration, petit commerce, tertiaire...), vendant, et livrant, les biens nécessaires à son activité.

Le tissu entrepreneurial de ce secteur, composé à 80 % de TPE et caractérisé par des marges équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers (+/-1 %), n'est pourtant pas moins fragile, a fortiori dans un contexte de crise. Et le surcroît de charges administratives lié à l'acquittement de l'écotaxe ne sera pas moins important. 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 % de leur résultat net, au vu des projections réalisées par le Ministère.

Si, comme avancé, la justification d'une compensation au bénéfice du transporteur pour compte d'autrui réside dans le principe du « pollueur-payeur », le chargeur étant considéré, en tant que donneur d'ordre, comme le pollueur, il n'y a pas de raison justifiant que ce principe ne joue pas au bénéfice des entreprises livrant les marchandises qu'elles vendent, l'acheteur de ces marchandises étant, dès lors, le donneur d'ordre.

Enfin, taxer les tournées de proximité aurait de lourdes conséquences sur l'activité du tissu économique local, du fait de l'ampleur du réseau routier concerné (4000km de routes nationales et locales, contre les seules autoroutes en Allemagne) et de l'impact cumulatif de la taxe sur les prix. Chacune des opérations de transport émaillant la chaîne de production et de commercialisation des produits français seront en effet susceptibles d'avoir été taxées. Les zones rurales, particulièrement dépendantes de la route, en seraient les premières victimes.

C'est pourquoi, il est proposé d'exclure, faute de compensation, la distribution de proximité du champ du péage de transit poids lourds.