

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF129

présenté par

Mme Sas, M. Coronado, M. Alauzet, M. Molac, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. de Ruy, Mme Dufлот, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, Mme Pompili et M. Roumégas

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 46, insérer l'article suivant:**

L'article 270 du code des douanes est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« V. – À partir du 1^{er} janvier 2016, les régions métropolitaines peuvent, par délibération du Conseil régional, mettre en place une taxe régionale sur les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier mentionné au I. du présent article.

« Un décret fixe la liste des véhicules soumis à cette taxe et les modalités de sa mise en œuvre. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

D'après les chiffres du MEDDE, en 2010, 85 % du transport terrestre des marchandises en France était effectué par la route, seulement 2 % pour le fluvial et 8 % pour le fer. Le transport routier est un mode de transport très polluant : par tonne de marchandise c'est l'avion qui a la première place en termes d'émissions de CO₂, mais en pourcentage global, le transport routier est responsable de 95,2 % des émissions de CO₂ dans les transports de marchandises (chiffre 2010, CITEPA).

Le transport routier de marchandises représente environ 23 % des émissions CO₂ du secteur routier. La forte diésélisation des poids lourds est également responsable de l'émission de particules fines, notamment dans les zones urbaines et montagneuses. D'après l'ONG France nature environnement le transport routier bénéficie d'un prix sous-estimé par rapport à ses coûts complets supportés par des tiers : impact sur les routes, encombrement des voies, pollution. Ces « coûts externes » ou encore « externalités négatives » ne sont pas « internalisés » c'est-à-dire que le coût réel du transport routier pour la société n'est pas supporté par les transporteurs routiers.

Par ailleurs, la directive dite « Euro-vignette » ou directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures adoptée en 1999, modifiée deux fois directive « Euro-vignette 2 » du 17 mai 2006 (transposée dans la loi Grenelle 2 (12 juillet 2010) et directive « Euro-vignette 3 » du 7 juin 2011, permet aux États de faire acquitter les poids lourds de

plus de 3,5 tonnes des coûts d'usages des infrastructures routières. La nouvelle directive Eurovignette ajoute la possibilité de faire payer au transport routier une partie des impacts qu'il génère sur l'environnement, la santé et la société en internalisant les coûts du bruit et de la pollution atmosphérique. Plusieurs pays européens ont déjà mis en place la taxe, dont : Allemagne, Autriche, Hongrie, République tchèque... Les premières études montrent dans ces pays une meilleure efficacité du transport routier et une réduction de 15 % du kilométrage des poids lourds.

Les régions métropolitaines sont aujourd'hui en première ligne face aux impacts négatifs croissants du transport routier des marchandises sur la santé, l'environnement, les infrastructures et les finances des collectivités. Le présent amendement propose donc d'autoriser, à partir du 1^{er} janvier 2016, les régions à mettre en place d'une « taxe poids lourds régionalisée » qui permettrait la prise en compte de ses coûts via un système pollueur-payeur.