

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF270

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL

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

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Dans l'intitulé du chapitre II du titre X, le mot : « nationale » est remplacé par le mot : « régionale » ;

2° Au 1° du I l'article 270, les mots : « excédant 2 500 véhicules assujettis » sont remplacés par les mots « excédant 500 véhicules assujettis » ;

3° L'article 275 est ainsi modifié :

a) Le 2. est supprimé ;

b) Au 3., les mots : « compris entre 0,025 € et » sont remplacés par les mots : « inférieur ou égal à » ;

c) Au 4., les mots : « un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget » sont remplacés par les mots : « délibération du conseil régional » ;

d) Les références : « 3 », « 4 » et « 5 » sont remplacées respectivement par les références : « 2 », « 3 » et « 4 » ;

4° Au troisième alinéa de l'article 282, la référence : « 4 » est remplacée par la référence : « 3 ».

II. – À la fin de la première phrase du 1. du C du II. de l'article 153 de la loi n°2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, l'année : « 2015 » est remplacée par l'année : « 2017 ».

III. – La perte des recettes pour l'AFTIF résultant du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus 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 mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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 Etats de faire acquitter les poids lourds de plus de 3,5 tonnes des coûts d'usages des infrastructures routières. La nouvelle directive Euro-vignette 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.

Le présent amendement propose donc de permettre aux régions qui le souhaitent d'instituer une taxe poids lourds régionale. La mise en place de la taxe s'effectuerait par délibération du conseil régional de chaque région et concernerait les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain intégrées à des itinéraires supportant un trafic moyen journalier excédant 500 véhicules assujettis, et appartenant au domaine public routier national, à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péages.