

ASSEMBLÉE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

présenté par

M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

Article 6 ter

Supprimer cet article

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article, introduit lors de la première lecture au Sénat, permet d'exonérer les véhicules, propriété de l'Etat ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes.

Cette exonération ne se justifie pas :

- elle représente un manque à gagner pour l'Etat
- elle affaiblit l'efficacité du dispositif fiscal
- elle a un impact environnemental négatif
- elle dédouane les collectivités locales et l'Etat de leur rôle d'exemplarité

ASSEMBLÉE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

présenté par

M. Molac, M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

ARTICLE ADDITIONNEL

APRES L'ARTICLE 6 TER, insérer l'article suivant :

Au deuxième alinéa de l'article 283 quater du code des douanes, les mots : « dont elles sont propriétaires » sont remplacés par les mots : « sur leur territoire »

Exposé des motifs

La mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds doit permettre de contribuer au financement d'infrastructures de transport alternatives à la route. Or, certaines infrastructure, notamment portuaires, relèvent désormais des compétences des Régions.

Cet amendement vise donc à permettre aux Régions de percevoir une partie du produit de la taxe afin de financer des infrastructures de transport alternatives à la route.

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 7, insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« les transports routiers de pré ou post acheminement d'un transport ferroviaire ne sont pas soumis à la taxe ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe, y compris, sans précisions particulières, les prestations de transport combiné.

Or le développement du transport combiné est un levier important de la nécessaire adaptation du système national de transport.

Il est donc proposé d'exonérer les prestations de transport combiné de l'application de l'écotaxe pour la partie routière du transport.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

N°728

AMENDEMENT

Présenté par M. Philippe Armand MARTIN,

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 septies et 285 septies.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus 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.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

Exposé sommaire

Les grossistes-distributeurs assurent, sur l'ensemble du territoire, l'approvisionnement quotidien du tissu économique local (BTP, cafés, hôtels, restaurants, artisanat, restauration collective, petit commerce, tertiaire...). Ils livrent à très brefs délais, au fur et à mesure des besoins et dans les quantités voulues, les biens nécessaires à son activité.

La route constitue la seule option ouverte pour assurer un maillage fin du territoire. Afin d'optimiser les flux et coûts de transport et de réduire leur empreinte environnementale, les grossistes-distributeurs privilégient le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

N°728

AMENDEMENT

Présenté par M. Philippe Armand MARTIN,

AVANT L'ARTICLE 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumis à ces taxes, les véhicules de transport de marchandises assurant, dans le cadre d'une même rotation, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75km autour de leur point de rattachement. »

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 résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

Exposé sommaire

Les grossistes-distributeurs assurent, sur l'ensemble du territoire, l'approvisionnement quotidien du tissu économique local (BTP, cafés, hôtels, restaurants, artisanat, restauration collective, petit

commerce, tertiaire...). Ils livrent à très brefs délais, au fur et à mesure des besoins et dans les quantités voulues, les biens nécessaires à son activité.

La route constitue la seule option ouverte pour assurer un maillage fin du territoire. Afin d'optimiser les flux et les coûts de transport, et de réduire leur empreinte environnementale, les grossistes-distributeurs privilégient le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison.

L'efficacité environnementale de leur modèle logistique a été mesurée et démontrée (rapport de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer de janvier 2012).

En l'absence de solution alternative à la route, 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.

La mise en place d'une taxe devrait donc encourager ce modèle et non pas le pénaliser. L'objet du présent amendement est donc de l'exclure du champ d'application de l'écotaxe.

Les caractéristiques propres au modèle logistique de la « tournée » rendront en outre impossible de faire jouer le mécanisme de majoration figurant à l'article 7 du présent projet de loi. En effet, dans le cadre de ces tournées, les grossistes-distributeurs commercialisent des produits facturés services compris (prestations de livraison ou de collecte incluses). Dès lors que le transport n'est qu'un accessoire de l'opération de vente de marchandises, aucune individualisation du coût de transport n'est possible.

Dans l'hypothèse d'une tournée permettant de livrer 25 clients en parcourant une distance de 150km avant retour du véhicule au point de rattachement, le grossiste-distributeur, qui aurait payé l'écotaxe au titre des 150km parcourus, ne pourrait pas recourir aux dispositions de l'article 7 et majorer chacun des 25 clients livrés, au risque de générer un état de fait difficilement justifiable en droit et totalement inéquitable sur un plan économique.

L'amendement tire la conséquence de cette réalité incontournable.

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 (15000km 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 successivement taxées). Les zones rurales, particulièrement tributaires de la route, en seraient les premières victimes.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

N°728

AMENDEMENT

Présenté par M. Philippe Armand MARTIN,

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de services dédiées à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement, de maintenance industrielle et de collecte des déchets. »

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 résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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.

Exposé sommaire

Les professionnels de l'assainissement, de la maintenance industrielle et des déchets assurent, sur l'ensemble du territoire, des prestations contribuant à la préservation de l'environnement et de la

santé publique. Afin de réaliser ces prestations auprès des collectivités territoriales ou des particuliers, ces derniers ont recours à des véhicules de plus de 3,5 tonnes dotés d'équipements industriels nécessaires à la réalisation des opérations.

Ces entreprises ne sont pas des entreprises de transport, ne facturent pas de service de transport et n'emploient pas de chauffeurs routiers. Il s'agit d'entreprises de services proposant et facturant une prestation environnementale. Les caractéristiques propres de ces prestations rendent dès lors impossible l'application du mécanisme de majoration figurant à l'article 7 du présent projet de loi.

De plus, le projet d'Ecotaxe inclut dans son champ d'application les entreprises de ce secteur tout en excluant les véhicules de transport de matériel agricole et les véhicules de travaux publics. Or, ces secteurs sont amenés à proposer les mêmes prestations. Appliquer l'Ecotaxe uniquement aux premiers reviendrait dès lors à créer une rupture caractérisée de l'égalité devant l'impôt.

Par ailleurs, l'Ecotaxe pour objectif de favoriser le recours au transport ferroviaire et fluvial et de diminuer les trajets. Or, le recours à la route constitue la seule option ouverte pour assurer ces prestations environnementales. En outre, en application de la directive cadre déchet, les professionnels de ce secteur optimisent déjà les flux et coûts de transport par l'application d'une obligation de traitement du déchet au plus proche de son lieu de production.

Enfin, appliquer l'Ecotaxe aurait pour conséquence directe un alourdissement des factures des collectivités et des particuliers et risquerait dès lors de décourager le recours à ces prestations essentielles pour l'atteinte des objectifs environnementaux.

L'objet du présent amendement est donc de l'exclure de son champ.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE
D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORT - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par
M. Tardy

AVANT ARTICLE 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I °-°A l'article 269 du code des douanes, après les mots « de marchandises », insérer les mots « des entreprises inscrites au registre national des entreprises de transport routier ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du IV 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.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement limite le champ des redevables de la taxe aux seules entreprises de transport.

Cela permet un meilleur contrôle, car il y a nécessairement une transaction entre un chargeur et un transporteur, ce qui n'est pas le cas lorsqu'une entreprise est à la fois fournisseur et livreur. Les cas de fraude risquent d'être nombreux.

Cet amendement permet d'exclure du champ de la taxe les entreprises effectuant des livraisons pour leur compte propre, qui ne sont pas en mesure de répercuter la taxe. L'effet de la taxe aurait alors été de les pousser à externaliser leur service de transport, ce qui poserait, dans de nombreuses entreprises, de grosses difficultés d'organisation.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE
D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORT - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par
M. Tardy

Avant l'ARTICLE 7

Insérer l'article additionnel suivant :

I - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis à la taxe définie aux articles 270 à 283 septies du code des douanes.

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe, les véhicules circulant sous couvert d'un certificat W garage visé à l'article R322-3 du code de la route. ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'écotaxe poids lourds prévue aux articles 269 à 283 *quater* est instaurée en application de la directive « Eurovignette » qui vise le transport routier de marchandises.

Dans l'exercice de leur activité d'entretien et réparation de véhicules, les réparateurs professionnels procèdent à des essais routiers des véhicules ou des remorques qui leur sont confiés. Dans le cas d'une remorque, le propre véhicule du réparateur est généralement utilisé pour tracter la remorque.

Ces véhicules et remorques sont également emmenés dans des centres spécialisés, parfois distants de plusieurs dizaines de kilomètres pour les visites périodiques et les contrôles techniques. Pour réaliser ces opérations, le réparateur professionnel utilise une immatriculation qui lui est propre, le certificat W garage, apposé à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Ces opérations sont des activités de garage et ne constituent en aucune façon une opération de transport.

L'impact de l'écotaxe poids lourds serait important sur des entreprises de réparation automobile déjà fragilisées dans le contexte économique actuel de cette filière et sans aucune relation avec le but initial de l'instauration de cette taxe.

En outre, appliquée à cette activité, la taxe pourrait inciter les réparateurs les plus fragiles à limiter les essais routiers ce qui pourrait nuire à la sécurité.

C'est pourquoi il est proposé de ne pas soumettre à la taxe les véhicules circulant sous couvert d'un certificat W garage.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports
(n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Avant l'article 7

Insérer l'article additionnel suivant :

I. Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "prioritaires" sont insérés les mots "les véhicules destinés à la collecte du lait. "

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs :

La production laitière est répartie sur l'ensemble du Territoire National. Les véhicules de collecte du lait se voient donc contraints d'utiliser autant les routes nationales que les routes départementales, et ce plusieurs fois par jour.

Le secteur agricole est aujourd'hui fortement concurrencé à l'échelle européenne, en particulier le secteur laitier dont la volatilité des prix entraîne déjà de grandes difficultés pour les producteurs.

La mise en place de l'écotaxe représente bien entendu un coût supplémentaire pour les laiteries mais risque également d'être répercuté sur le prix du lait. Il semble donc nécessaire de préserver l'Agriculture française et les producteurs en exonérant les véhicules de collecte du lait de l'Écotaxe.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports
(n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Avant l'article 7

Insérer l'article additionnel suivant :

I. – Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "agricoles" sont insérés les mots: "agroalimentaires et de pêche".

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs

Cet amendement vise à étendre le dispositif d'exonération de la taxe poids lourds applicable aux véhicules et matériels agricoles, aux véhicules destinés au transport de produits agroalimentaires et de pêche.

Le secteur agroalimentaire est très sensiblement lié à celui de l'Agriculture française, il semble cohérent qu'il bénéficie de cette exonération.

De plus, le secteur de la pêche souffre quant à lui de très graves difficultés comme le révèle le récent rapport de nos collègues, sur la Politique Commune de la Pêche. Le nombre d'entreprises dans ce secteur a considérablement diminué (-15% depuis 2006).

Ces secteurs économiques sont étroitement liés à la fourniture de produits de première nécessité, la mise en place de l'écotaxe risquerait d'avoir un impact négatif sur le prix de vente des produits transportés mais également sur les coûts de production des producteurs.

Le présent amendement vise donc à exclure ces deux secteurs économiques essentiels du champ d'application de l'écotaxe.

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE
SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Le Roch, M. Ferrand, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme
Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le
Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont et M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL

AVANT L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant :

I. – Au deuxième alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires, », sont insérés les mots : « véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail, ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

EXPOSE SOMMAIRE

La production laitière est répartie sur l'ensemble du territoire national. La mise en œuvre du dispositif écotaxe doit se faire dans le cadre de la directive Eurovignette qui permet l'exonération des véhicules dispensés de chrono-tachygraphes, ce qui est le cas des véhicules dédiés à la collecte de lait.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports
(n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Avant l'article 7

Insérer l'article additionnel suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service public liée à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement ou de collecte des déchets. »

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs

Ces types de véhicules participent à la préservation de l'environnement et au maintien de la santé publique.

Ces entreprises ne sont pas des entreprises de transport, à ce titre, elles ne facturent pas de prestations de transports et n'emploient pas de chauffeurs routiers.

De plus, cette mesure risquerait d'avoir un impact sur la facture des collectivités et des particuliers qui font appel à ces prestations de service, risquant par la même occasion de les décourager et d'avoir un impact négatif sur la conscience environnementale des citoyens.

Le présent amendement vise à exclure du champ d'application de l'écotaxe ces véhicules.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports
(n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Avant l'article 7

Insérer l'article additionnel suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service de proximité de collecte des déchets industriels dangereux et des huiles usagées définies aux articles R543-3 à R543-15 du Code de l'Environnement. »

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs

Ces types de véhicules participent à la préservation de l'environnement et au maintien de la santé publique.

Ces entreprises fournissent une prestation de service et non de transport, à ce titre, il semble inconcevable de répercuter le coût de l'Ecotaxe sur la facture des clients.

De plus, la collecte des huiles usagées se fait à titre gratuit, il devient donc impossible de demander aux détenteurs des produits nocifs de prendre en charge une partie du coût de la taxe.

Cette mesure risquerait d'avoir un impact sur la facture des collectivités et des entreprises qui font appel à ces prestations de service, risquant par la même occasion de les décourager et d'avoir un impact négatif sur la conscience environnementale des citoyens.

Le présent amendement vise à exclure du champ d'application de l'écotaxe ce type de véhicules.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE
D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE ADDITIONNEL

AVANT L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant :

I. – Au 2° de l'article 275 du code des douanes, le taux : « 25% » est remplacé par le taux : « 30% » et 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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 275 du code des douanes prévoit 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. Le même

article porte à 40% cette minoration pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage.

Par ces dispositions particulières, le législateur a souhaité tenir compte de l'impact de l'écotaxe pour ces régions périphériques.

Or le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe et modifie donc l'impact de l'écotaxe sur les différents segments des économies régionales.

Ce nouveau dispositif induit la nécessité de revoir les minorations prévues au 2° de l'article 275 du code des douanes, pour qu'elles puissent en avoir une portée équivalente.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORT - (N° 728)

présenté par
M. Tardy

ARTICLE 7

A l'alinéa 4,

Supprimer les mots :

« , quel que soit l'itinéraire emprunté ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 273 du code des douanes fixe que le fait générateur « lors du franchissement, par un véhicule de transport de marchandises, d'un point de tarification ».

Pour que la taxe soit exigible, il faut prouver que le fait générateur a effectivement eu lieu. Or, La taxe que les transporteurs pourront répercuter, au titre de l'article 7 est exigible pour tous les transports, s'affranchissant ainsi de l'article 273 du code des douanes.

On se retrouve donc avec une taxe différente de la taxe poids lourds, puisque n'ayant pas le même fait générateur et la même assiette.

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont et M. Urvoas

ARTICLE 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 275 du code des douanes prévoit 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. Le même article porte à 40% cette minoration pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage.

Par ces dispositions particulières, le législateur a souhaité tenir compte de l'impact de l'écotaxe pour ces régions périphériques.

Il est important que le dispositif de répercussion de l'écotaxe du transporteur au chargeur n'amène pas, indirectement, à minorer la portée de ces dispositions législatives. L'application d'un taux interrégional uniforme pour toutes les régions, qu'elles soient concernées par les dispositions législatives précitées ou non, induit un lissage de ces dispositions qui en réduit de fait l'impact.

Ainsi, pour concilier la simplicité du dispositif et le respect des dispositions voulues par le législateur lors de la création de l'écotaxe, il est proposé d'appréhender spécifiquement la part du transport dans les régions périphériques pour l'application du taux interrégional.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

AMENDEMENT

présenté par

M. Lambert, M. Baupin, Mme Abeille, Mme Bonneton, Mme Allain

Article 7

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 7 :

« Ces taux correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne... *(le reste sans changement)* ».

Exposé des motifs

Les taux de majoration de la facture de transports tiennent compte « de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes... Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports. »

Il apparaît donc inutile de fixer par la loi un encadrement chiffré de ces taux sous peine d'avoir à modifier une nouvelle fois par la loi cette fourchette en cas de modification d'assiette de l'écotaxe, sachant que les itinéraires concernés, ainsi que le barème des taxes sont fixés par voie réglementaire.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Article 7

I. – A la première phrase de l'alinéa 7,

Substituer au taux :

« 7% »,

Le taux :

« 2% ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs :

Les coûts de production pèsent énormément sur le secteur des transports routiers, dont les dépenses énergétiques représentent déjà pas moins de 25% de la totalité des coûts de production.

Le choc énergétique de ces dernières années, a provoqué une augmentation de 16,5% du prix de l'énergie en 2011 et de 9% en 2012.

Ce secteur est de plus largement pénalisé par le poids de la fiscalisation, c'est un contributeur unique en Europe puisqu'il est en moyenne 4,5 fois plus fiscalisé que la moyenne de l'économie européenne.

Cet amendement vise ainsi à baisser l'assiette de la taxe poids lourds afin d'alléger les coûts qui pèsent sur nos entreprises et impactent leur compétitivité.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Article 7

I. – Après le mot : « et », rédiger ainsi la fin de la première phrase de l'alinéa 7 :

« 2% les deux premières années de l'application de cette taxe, puis ils pourront être revalorisés tous les deux par arrêté ministériel jusqu'au taux maximum de 7% . ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs :

Les coûts de production pèsent énormément sur le secteur des transports routiers, comme par exemple les dépenses énergétiques représentent pas moins de 25% de la totalité des coûts de production.

Le choc énergétique de ces dernières années, a provoqué une augmentation de 16,5% du prix de l'énergie en 2011 et de 9% en 2012.

Ce secteur est de plus largement pénalisé par le poids de la fiscalisation, c'est un contributeur unique en Europe puisqu'il est en moyenne 4,5 fois plus fiscalisé que la moyenne de l'économie européenne.

Cet amendement vise ainsi à rendre évolutive dans le temps l'assiette de l'écotaxe, afin de ne pas trop peser dès sa mise en application sur la comptabilité des entreprises de transport routier.

De plus, comme prévu initialement dans le projet de loi, cet amendement fixe le taux maximal de cette taxe à 7%.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n°728)

AMENDEMENT

Présente par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

Article 7

I. – Compléter la dernière phrase de l'alinéa 7 par les mots :

« et ne sont modifiables que passé un délai de deux ans ».

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs

Cet amendement a pour but d'assurer une certaine stabilité aux transporteurs qui se voient déjà imposés une nouvelle fiscalité supplémentaire.

Une trop grande volatilité dans la fixation des taux risquerait de creuser la comptabilité des transporteurs routiers et de mettre un peu plus en péril leur compétitivité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 728)

AMENDEMENT

présenté par

M. Ferrand, M. Le Roch, Mme Adam, Mme Appéré, M. André, M. Bleunven, M. Bui, Mme Chapdelaine, Mme Erhel, Mme Guittet, M. Le Bris, Mme Le Dissez, Mme Le Houerou, Mme Le Loch, M. Lesage, M. Marsac, M. Noguès, M. Pellois, M. Rouillard, M. Rogemont & M. Urvoas

ARTICLE 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la prestation de transport fait intervenir plusieurs modes de transport, la majoration n'est appliquée que sur la part du prix concernant un transport effectivement routier. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif proposé, par sa simplicité, rend l'ensemble des prestations de transport concernées par l'écotaxe, y compris, sans précisions particulières, les prestations de transport combinées.

Il est donc nécessaire de préciser que, pour une prestation de transport combiné, seules les parties spécifiquement routières du transport font l'objet d'une majoration.

**Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures
et de services de transports (n° 728)**

AMENDEMENT

présenté par

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis

ARTICLE 7

Substituer à l'alinéa 13 les alinéas suivants :

« III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.

« Ce rapport présente également les effets de l'éco-taxe poids lourds et du dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux. »

« Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

« Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'éco-taxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

« Il analyse les effets de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

« Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

« Il présente les modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée. »

Exposé sommaire

Le rapport prévu à l'article 7 du projet de loi doit prendre en compte de la manière la plus complète possible les conséquences de l'application de l'éco-taxe et de la majoration du prix du transport routier de marchandises. Aussi cet amendement propose-t-il d'étendre le champ d'application du rapport :

- aux difficultés que transporteurs et donneurs d'ordre peuvent rencontrer dans le cadre de l'application de l'éco-taxe et de la majoration du prix du transport routier ;
- aux effets de l'éco-taxe et de la majoration sur les prix du transport, les négociations tarifaires entre transporteurs et donneurs d'ordre et les parts de marché des transporteurs sur les trajets internationaux ;
- aux éventuelles conséquences inflationnistes du dispositif, s'agissant particulièrement des produits de grande consommation ;
- aux effets de l'éco-taxe et de la majoration sur le report modal ;
- enfin, à la présentation des systèmes d'éco-taxe sur les poids lourds appliqués en Europe.

La date proposée pour la remise du rapport est le 31 décembre 2014, afin que l'on dispose de suffisamment de recul pour percevoir d'éventuelles difficultés et proposer des mesures correctrices.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n°728)

AMENDEMENT

Présente par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

ARTICLE 7

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV – Avant le 1^{er} septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les modalités d'application de l'écotaxe dans les autres pays de l'Union européenne et les possibilités de la mise en place d'une écotaxe sur les poids lourds à l'échelle communautaire. »

Exposé des motifs

Cet amendement prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport dressant l'état des lieux de la taxe poids lourds dans les autres pays de l'Union européenne qui l'appliquent déjà, mais également sur les possibilités qui s'offrent aux gouvernements et aux instances communautaires pour rendre cette écotaxe applicable sur l'ensemble du territoire de l'Union.

ASSEMBLEE NATIONALE

Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services des transports (n°728)

AMENDEMENT

Présenté par

Thierry BENOIT et Yannick FAVENNEC

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 7 TER

Insérer l'article suivant :

I. – L'arrêté ministériel visant à appliquer les dispositions de la taxe poids lourds prévues aux articles 6 bis à 7 ter de la présente loi ne pourra être pris qu'à compter du 1^{er} janvier 2015.

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 résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III 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.

Exposé des motifs :

Vu les difficultés économiques auxquelles font face les entreprises françaises aujourd'hui, il semble impératif de reporter le dispositif prévu par ce projet de loi afin de ne pas ajouter des contraintes aux contraintes.

La suspension de ce dispositif poursuit un double objectif :

- Laisser le temps aux entreprises de transport routier, qui font face aujourd'hui à une très forte concurrence des pays membres de l'Union européenne notamment ceux de l'est et de réaffirmer leur compétitivité sur le territoire national mais aussi sur les marchés internationaux.

- Préparer la mise en place de ces nouveaux dispositifs, tant sur le plan financier que sur celui de la formation. En effet, il faudra former l'ensemble des personnels au fonctionnement des boîtiers et du système de collecte de la taxe.