



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

taxe à l'essieu

Question écrite n° 39819

Texte de la question

M. Dominique Baudis attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur les conséquences de la réforme de la taxe à l'essieu, en ce qui concerne les véhicules lourds des collectivités locales. En effet, jusqu'à présent et de façon générale, celles-ci étaient exonérées du paiement de la taxe, en application de la circulaire n° 72-505 du ministère de l'intérieur, en date du 25 octobre 1972. L'article 87 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 et ses décrets d'application ont modifié le régime de la taxe à l'essieu. Parmi les véhicules lourds des collectivités locales, seuls ceux affectés aux corps des sapeurs-pompiers semblent désormais pris en considération, conformément aux dispositions de la directive européenne n° 93-89 du 25 octobre 1993. Or, d'autres types de véhicules pourraient justifier d'une exonération, eu égard à leurs caractéristiques et à leur utilisation de service public : bennes de collecte des ordures ménagères, camions équipés de nacelles, engins d'entretien de la voirie... Il serait donc souhaitable de rétablir un régime d'exonération adapté aux spécificités des flottes des collectivités locales dans le cadre de la directive précitée. Par ailleurs, il est anormal que le produit de la taxe à l'essieu soit réservé à l'Etat. En effet, les communes et les départements sont également propriétaires de voiries qu'ils doivent entretenir. Il serait donc équitable que le produit de la taxe à l'essieu soit partagé entre l'Etat, les collectivités locales et les autres propriétaires d'ouvrages routiers non soumis à péage. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour résorber les disparités créées par l'application de cette taxe.

Texte de la réponse

La fiscalité applicable aux véhicules de transport de marchandises de fort tonnage dans les Etats membres de la Communauté européenne a été harmonisée par la directive communautaire 93/89/CEE du 25 octobre 1993, qui fixait la date limite de transposition au 1er janvier 1995. Faute d'avoir transposé ce texte avant cette date, la France a été condamnée le 5 mars 1998 par la Cour de justice des Communautés européennes. Les transporteurs français bénéficiaient en effet d'un avantage fiscal constitutif d'une distorsion de concurrence, les tarifs de la taxe n'ayant pas été modifiés depuis 1974. Aussi, la loi du 2 juillet 1998 a-t-elle modifié la réglementation applicable en la matière pour des véhicules affectés au transport de marchandises par route. Désormais, la quasi-totalité des véhicules, dont les bennes à ordures, d'un poids total autorisé légal ou supérieur à 12 tonnes immatriculés en France et circulant sur la voie publique à l'exclusion de ceux qui sont conçus pour le transport de personnes, sont assujettis à la taxe à l'essieu. Sous le régime antérieur les véhicules appartenant à des groupements de communes avaient, en effet, été exonérés de la taxe à l'essieu par une décision ministérielle de 1972, mais ce dispositif n'a pu être reconduit. Outre que l'article 6-3 de la directive 93/89/CEE précitée ne permet pas d'exonérer un véhicule en fonction de la nature du propriétaire, le maintien de cette dérogation était susceptible de créer des distorsions de concurrence avec les entreprises privées chargées de la collecte des ordures ménagères. Enfin, le Gouvernement a souhaité limiter l'impact de cette mesure puisque les nouveaux tarifs ont été fixés au minimum prévu par la directive européenne et qu'ils demeurent modérés en comparaison des différentes impositions généralement applicables en Europe. Par ailleurs, la loi de finances pour 1999 a prévu, à compter de janvier 2000 et au titre des consommations de 1999, le remboursement d'une

fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers destinés au transport de marchandises, dont, notamment, les véhicules appartenant aux collectivités territoriales. Cette mesure, attendue depuis plusieurs années par les professionnels, permettra d'alléger les charges financières des groupements de communes concernés. A titre d'exemple, pour un véhicule utilisant 40 000 litres de gazole, le remboursement pourra atteindre la première année la somme de 1 416 francs. Le taux de remboursement de la TIPP sur le gazole ira croissant au cours des prochaines années : le remboursement pourra atteindre 4 310 francs au titre des consommations de l'année 2000. En effet, outre le relèvement de la fraction remboursable, passée de 3,54 francs par hectolitre à 8,62 francs par hectolitre consommé en 2000, le Gouvernement a décidé d'améliorer ce dispositif en abaissant de 12 tonnes à 7,5 tonnes le poids minimal des véhicules ouvrant droit à un remboursement et en portant le plafond de remboursement à 50 000 litres de gazole. Enfin, les exploitants de bennes de ramassage de déchets ménagers d'un poids total autorisé d'au moins 12 tonnes bénéficient, aux termes de l'article 41 de la loi de finances pour 2000, d'un remboursement de TIPP sur le gaz de pétrole liquéfié-carburant (GPLc) et sur le gaz naturel véhicule (GNV), qui représente un avantage fiscal pouvant atteindre 14 640 francs pour le GPLc et 13 200 francs pour le GNV dans la limite de 40 000 litres par véhicule.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Baudis](#)

Circonscription : Haute-Garonne (1^{re} circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39819

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 janvier 2000, page 134

Réponse publiée le : 29 janvier 2001, page 592