



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 58938

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État sur une disposition de l'article 60 du projet de loi de finances pour 2009 relative aux véhicules de transport de marchandises. En effet, la mise en place d'une nouvelle taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, qui vise avant tout le secteur des transports routiers, pénaliserait fortement les entreprises du bâtiment, qui utilisent le réseau routier de manière indispensable pour leur activité, pour atteindre les chantiers, et se trouveraient directement touchées par cette nouvelle taxe en raison de l'usage de véhicules utilitaires, dès lors que sa limite d'application est fixée à un niveau très bas. Aussi est-il souhaitable et même indispensable que le seuil de 3,5 tonnes soit relevé à 12 tonnes, sur le modèle de la taxe existant déjà en Alsace. Il souhaite savoir s'il envisage de donner suite à cette modification, souhaitée par toutes les entreprises du bâtiment.

Texte de la réponse

L'écoredevance poids lourds nationale, instaurée par l'article 153 de la loi de finances pour 2009, s'intègre dans le cadre de la directive « Eurovignette » régissant les principes de tarification de l'usage des infrastructures routières par les poids lourds. Celle-ci impose le seuil de 3,5 tonnes à partir de 2012 sauf s'il est démontré que les surcoûts de gestion excèdent 30 % de la recette additionnelle issue des véhicules entre 3,5 et 12 tonnes. Ceci n'enlève rien au principe selon lequel le montant de la tarification doit être proportionnel aux dommages causés par les différents types de véhicules et qui permet d'envisager des taux plus modestes pour les plus petits véhicules. Ce sont bien ces éléments qui ont été pris en compte lors du débat parlementaire au cours duquel les amendements visant à restreindre l'éco-redevance aux seuls poids lourds de plus de 12 tonnes n'ont pas été soutenus, tandis qu'un amendement introduisant le poids comme caractéristique entrant dans la détermination des catégories de véhicules a été adopté. Aujourd'hui, les réflexions sur les tarifs envisagent une catégorie spécifique constituée des poids lourds de moins de 12 tonnes, pour lesquels le tarif serait de l'ordre de 8 centimes par kilomètre soit plus de 40 % de moins que celui des plus gros poids lourds. Le parc de véhicules concerné est d'environ 250 000 véhicules et la recette perçue de l'ordre de 200 millions d'euros. Concernant le niveau d'application de la taxe expérimentale alsacienne, celle-ci a été déterminée en fonction de la taxe allemande mise en place en 2005, qui s'applique outre-Rhin aux véhicules de plus de 12 tonnes et qui génère un report de trafic en Alsace. Le dispositif expérimental alsacien a pour vocation à se fondre dans l'écoredevance nationale lorsque celle-ci sera mise en oeuvre.

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 58938

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Budget, comptes publics, fonction publique et réforme de l'Etat

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 22 septembre 2009, page 8908

Réponse publiée le : 2 février 2010, page 1141