



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

entreprises

Question écrite n° 62438

Texte de la question

M. Jean-Claude Lenoir attire l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur l'impact des nouvelles taxes qui vont peser sur le transport routier de marchandises dans les mois à venir alors que ce secteur connaît déjà de graves difficultés. Tandis que la loi Grenelle 1 a institué l'éco-taxe kilométrique sur les poids lourds et que la taxe carbone sur les carburants entrera en vigueur au 1er janvier 2010, le projet de loi de finances pour 2010 prévoit également d'instaurer une taxe générale sur les activités polluantes portant sur les prestations de transport routier. L'effet cumulatif de ces différentes mesures risque de porter lourdement atteinte à la compétitivité des entreprises françaises, d'autant qu'elles introduisent des distorsions de concurrence. C'est la raison pour laquelle il suggère que l'instauration de la TGAP soit subordonnée, d'une part, à la réalisation d'une étude d'impact et, d'autre part, à une harmonisation au niveau européen de la fiscalité pesant sur le transport routier de marchandises.

Texte de la réponse

Le projet de taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) applicable au transport routier a été retiré du projet de loi de finances pour 2010. En revanche, dans sa déclaration du 24 mars 2010, le Président de la République a confirmé sa volonté de mettre en oeuvre une contribution, dans un cadre européen, afin de préparer l'avenir en donnant un prix au carbone, tout en préservant la compétitivité de nos entreprises. Un dispositif de contribution carbone au niveau européen sur les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission pourrait être introduit dans le cadre de la révision de la directive 2003/96 sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, qui est actuellement en cours de consultation à la Commission européenne. La nouvelle structure de la directive devrait répondre à une double problématique ; l'efficacité énergétique et la baisse des émissions de gaz à effet de serre. La directive 2003/96 révisée taxerait donc les produits énergétiques en fonction de leur contenu énergétique et de leur contenu en CO₂. La composante Co₂ constituerait ainsi une « taxe carbone européenne intérieure ». Cette composante s'appliquerait à l'ensemble des secteurs d'émissions diffuses de carbone, à savoir les transports, l'habitat et l'agriculture, et viendrait compléter l'attribution de quotas d'émissions au secteur industriel. Comme la contribution carbone, le principe de l'écoredevance kilométrique sur les poids lourds figure dans les conclusions du Grenelle de l'environnement. Sa mise en place, approuvée dans la loi de finances pour 2009, interviendra à l'horizon 2012. Elle vise à une meilleure couverture des coûts d'investissement et d'entretien de l'infrastructure, par la perception d'une redevance kilométrique sur le réseau routier national non concédé et sur les routes départementales susceptibles de subir un report de trafic. Son objectif est également d'influer sur les choix des chargeurs. À cette fin, un mécanisme de report de l'écoredevance sur les donneurs d'ordre sera mis en place. Affectée à l'agence de financement des infrastructures de France pour sa part collectée sur le réseau national, elle permettra d'augmenter les ressources destinées à l'équipement de notre pays en infrastructures nouvelles. L'instauration de l'écoredevance s'inscrit dans une évolution plus globale de la fiscalité supportée par le transport routier de marchandises, qui voit la diminution de la fiscalité assise sur le coût du travail, les biens de l'entreprise et l'augmentation de la part de fiscalité assise sur les trafics réellement effectués. Ainsi, le secteur du transport

routier a bénéficié des exonérations de charges sur les heures supplémentaires prévues par la loi n° 2007-1223 du 21 août 2007 en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat (TEPA), de la baisse de la taxe à l'essieu à son minimum communautaire, de la réforme de la taxe professionnelle et de l'extension du régime d'allègement des charges sociales dites « Fillon », à une partie des heures d'équivalence qui représentent une économie supplémentaire d'environ 150 MEUR par an pour le secteur. Par ailleurs, il ressort des états généraux du transport routier de marchandises, lancés le 19 janvier 2010, près de 50 propositions résultant d'un dialogue entre organisations professionnelles et syndicales, dans l'objectif d'assurer le développement durable du transport routier de marchandises en intégrant ses aspects sociaux, économiques et environnementaux. Leurs modalités de mise en oeuvre sont en cours d'élaboration.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Lenoir](#)

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62438

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 octobre 2009, page 10093

Réponse publiée le : 23 novembre 2010, page 13022