



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

récupération

Question écrite n° 66946

Texte de la question

M. Philippe Tourtelier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'utilisation d'un véhicule « propre » par les artisans et les sociétés exploitants de taxis, et en particulier sur la récupération de la TVA. Un grand nombre de ces professionnels sont - comme beaucoup de Français - attachés à la qualité de l'environnement et convaincus des enjeux de son ministère, en particulier la réduction des émissions de Co2 et le changement des comportements en matière de transport. De nombreux exploitants de taxis ont investi dans des véhicules dits « propres » ou de technologie hybride, qui fonctionnent à l'essence sans plomb. Or des témoignages indiquent que les textes et la fiscalité en vigueur n'encouragent pas les « taxis » à aller dans une direction favorable au développement durable. Beaucoup ont même fait marche arrière en revenant souvent aux motorisations classiques au gazole. Le fait est que malgré les atouts indéniables des « taxis propres », celui qui utilise un véhicule hybride récupère moins de TVA que celui qui utilise un véhicule équivalent à moteur diesel. Il semble même que les taxis ne puissent pas déduire la TVA de leurs dépenses de carburant sans plomb. Cette différence de traitement selon le type de carburant défavoriserait donc les taxis hybrides. Le manque à gagner ne serait pas compensé non plus par le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les carburants utilisés, prévue à l'article 265 *sexies* du code des douanes. Si le gazole et le supercarburant sans plomb ouvrent droit à un remboursement, les modalités d'application de ces textes ne les incitent pas à être vertueux. Si la facture énergétique et environnementale d'un véhicule hybride est positive (consommation très inférieure à un véhicule « diesel », diminution des rejets de CO2 et de particules polluantes), le bilan économique serait négatif, et même dissuasif. Pourtant, les taxis sont d'importants vecteurs de communication tant auprès du public, que directement auprès de leur clientèle. Ils sont nombreux à vouloir investir dans des véhicules « propres », et plusieurs artisans conscients des préoccupations écologiques, des sociétés ou des opérateurs, misent ostensiblement sur les « taxis verts ». En cette période primordiale pour le changement climatique, la déception et le manque de conviction de nombreux exploitants de taxis dans ce domaine sont contre-productif. Au quotidien, un dialogue avec un chauffeur de taxi déçu relève d'une contre-publicité gratuite. Il le remercie de lui indiquer pourquoi il existe, pour les taxis, une différence de traitement fiscal selon les carburants et si le régime de récupération des taxes du super sans plomb et du gazole ne doit pas être révisé en faveur des « taxis propres ». Plus généralement il souhaite que soit examiné les freins au développement de ces taxis verts.

Texte de la réponse

En application des dispositions de l'article 206-IV.2.8° de l'annexe II au code général des impôts, les entreprises ne peuvent pas, de manière générale, déduire la TVA ayant grevé les essences (supercarburant) qu'elles utilisent comme carburants. Cette exclusion s'applique notamment au supercarburant acquis par les artisans taxis et consommé dans les véhicules qu'ils utilisent pour les besoins de leur activité professionnelle. Les artisans taxis sont cependant fondés à exercer la déduction totale de la TVA ayant grevé leurs dépenses professionnelles de gazole ou de super éthanol E85. Sans méconnaître l'intérêt environnemental que présentent

les véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie combinant l'électricité et les énergies fossiles, il n'apparaît pas possible d'admettre la déduction de la TVA afférente aux dépenses de carburant engagées pour l'exploitation d'un véhicule hybride. En effet, admettre une levée du dispositif d'exclusion à l'égard des seuls artisans taxis entraînerait des revendications, toutes aussi légitimes au regard d'un tel objectif, de la part de l'ensemble des entreprises, ce qui entraînerait un coût de l'ordre de 900 M par an pour les finances publiques. En outre, l'État prend déjà en compte de manière substantielle les enjeux environnementaux pour encourager le recours aux véhicules hybrides. Ainsi, le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 qui a institué une aide à l'acquisition des véhicules propres prévoit que pour les véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole, le montant de l'aide est fixé à 2 000 EUR pour les véhicules dont le taux d'émission de dioxyde de carbone n'excède pas 135 grammes par kilomètre. En matière d'impôts directs, le législateur a aussi prévu aux articles 39 AC et 39 AD du code général des impôts des mécanismes d'amortissements exceptionnels significatifs. Enfin, les artisans taxis bénéficient conformément aux dispositions de l'article 265 sexies du code des douanes d'une restitution partielle de la taxe intérieure de consommation qui a grevé leurs achats de carburant, à raison de 12,64 EUR/hl pour le gazole et de 24,79 EUR/hl pour le supercarburant.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Tourtelier](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66946

Rubrique : Tva

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 décembre 2009, page 11888

Réponse publiée le : 18 mai 2010, page 5535