



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## contribution climat-énergie

Question écrite n° 57424

### Texte de la question

M. Jean-Claude Lenoir attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les vives inquiétudes des professionnels du transport routier à l'égard de la création d'une éventuelle taxe carbone. Venant s'ajouter à l'écotaxe poids lourds, cette nouvelle taxation ne ferait qu'aggraver les distorsions de concurrence qui obèrent déjà la compétitivité du pavillon français au niveau européen. Globalement, cela représenterait un accroissement de plus de 35 % de la charge fiscale pesant sur les entreprises de transport routier français. Ainsi, l'écart de compétitivité avec nos principaux pays concurrents belges, espagnols et luxembourgeois, qui va déjà de 7 % à 12 % au détriment des transporteurs français, se creuserait avec la taxe carbone pour atteindre une fourchette allant de 14 % à près de 20 %. C'est la raison pour laquelle il souhaite que cette mesure soit envisagée dans le cadre de la nécessaire harmonisation de la fiscalité européenne applicable au transport routier et que sa mise en oeuvre soit subordonnée aux résultats d'une étude d'impact permettant d'apprécier ses conséquences sur le pavillon français.

### Texte de la réponse

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que l'État étudiera la création d'une contribution carbone qui « aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix et sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises ». Le principe d'une telle contribution n'est pas remis en cause par la décision du Conseil constitutionnel du 29 décembre 2009 relative à la loi de finances pour 2010. Un nouveau dispositif de contribution carbone sera soumis au Parlement, pour une entrée en vigueur le 1er juillet 2010. Il reprendra les principaux aspects du dispositif voté par le Parlement. En effet, le tarif de la contribution carbone sera maintenu à 17 EUR par tonne de CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, pour les entreprises des secteurs non soumis au système des quotas d'émission, la mise en oeuvre de la contribution carbone, conjuguée à la réforme de la taxe professionnelle, aboutira à déplacer la fiscalité des investissements vers la pollution, renforçant ainsi leur compétitivité. Pour certains secteurs sensibles et intensifs en énergie, des mesures spécifiques seront prévues. Il en sera ainsi pour le transport routier de marchandises qui bénéficiera d'un abattement de 35 % de la contribution carbone. De plus, dans le cadre de l'ouverture du marché européen à la concurrence, le Gouvernement a limité par la loi, la possibilité d'effectuer du cabotage en France aux transporteurs étrangers à trois transports au maximum en continuité avec un transport international. Le principe de l'éco-redevance figure également 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'éco-redevance 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 enfin d'augmenter les ressources destinées à l'équipement de notre pays en infrastructures

nouvelles. L'instauration de la contribution carbone et 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 et 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, depuis début 2008, des exonérations de charges sur les heures supplémentaires prévues par la loi TEPA ; depuis début 2009, de la baisse de la taxe à l'essieu à son minimum communautaire ; en 2010, de la réforme de la taxe professionnelle et de l'extension du régime d'allègement des charges sociales dite « réforme Fillon » à une partie des heures d'équivalence qui représentent une économie supplémentaire d'environ 150 millions d'euros par an pour le secteur. Plus généralement, les états généraux du transport routier de marchandises, qui se sont réunis pour la première fois le 19 janvier 2010 et se tiendront jusqu'au mois d'octobre, doivent permettre de mettre en place un contrat global de performance du transport routier de marchandises et de la messagerie et de moderniser le dialogue social au travers de la refonte de la convention collective.

## Données clés

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

**Circonscription :** Orne (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 57424

**Rubrique :** Impôts et taxes

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 18 août 2009, page 8013

**Réponse publiée le :** 2 mars 2010, page 2489