



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

contribution climat-énergie

Question écrite n° 61358

Texte de la question

M. Kléber Mesquida attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports en ce qui concerne le projet de loi des finances pour 2010 qui instaure une taxe carbone sur les carburants. Elle représente une augmentation de 4,52 centimes d'euros par litre de gazole pour 2010. Alors que, dans son discours du 10 septembre dernier, le Président de la République s'était engagé à mettre en place des compensations pour le transport routier, il s'avère que celles-ci s'appliqueraient uniquement aux exploitants de véhicules de plus de 7,5 tonnes. C'est une discrimination difficile à admettre car elle constitue une véritable distorsion des conditions de concurrence et ne répond en aucune manière à la question du respect du principe constitutionnel de l'égalité devant l'impôt. En conséquence, il lui demande les mesures qu'il envisage de mettre en oeuvre pour que la compensation de la taxe carbone s'applique équitablement à tous les transporteurs traditionnels.

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 CO₂. 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 de 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'écoredevance 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'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 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 « 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 dernier 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 réforme de la convention collective.

Données clés

Auteur : [M. Kléber Mesquida](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61358

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 octobre 2009, page 9873

Réponse publiée le : 2 mars 2010, page 2490