

- La taxe kilométrique sur les poids lourds.

Le gouvernement devrait, lors de la prochaine session parlementaire, poser le principe dans la loi Grenelle I d'une taxe kilométrique portant sur les poids lourds circulant sur le réseau national non concédé (soit environ 10 000 kilomètres de voies).

Les modalités pratiques de mise en œuvre de la taxe devraient se trouver dans le projet de loi de finance 2009.

Éléments de contexte Avant les débats parlementaires relatifs au Grenelle de l'environnement et à ses suites, rappel de quelques réalités d'un secteur qui représente plus de 36 000 entreprises présentes sur l'ensemble du territoire national et plus de 400 000 emplois, et qui participe pleinement à l'aménagement du territoire.

- Le chiffre d'affaires du secteur du transport routier de marchandises est de 51 milliards d'euros et sa marge nette est de l'ordre de 1,5 % depuis plusieurs années, soit environ 765 millions d'euros au total, c'est-à-dire un montant inférieur aux recettes estimées du projet de taxe (1 milliard).

- Les entreprises de transport routier de marchandises sont déjà très lourdement fiscalisées à hauteur de 4 milliards 655 millions d'euros (dont 2.6 milliards au titre de la TIPP, et 1 milliard au titre des péages, hors impôts sur les sociétés.), soit 9 % de leur chiffre d'affaires, c'est-à-dire près de 4 fois plus que l'ensemble de l'économie française (2,3 %).

- La facture pétrolière est passée de 4 milliards d'euros en 2003 à 7 milliards d'euros en 2008 (projection sur l'année entière), provoquant entre le 2ème trimestre et le 1er trimestre 2008, une augmentation de 77 % des dépôts de bilan.

- Les entreprises françaises de transport routier de marchandises souffrent d'un manque de compétitivité qui se traduit par une chute, de 1999 à 2007, de 35,68 % du pavillon routier français à l'international, au départ ou à destination de la France.

Elles sont, de plus, fortement concurrencées sur le territoire national par des entreprises non ressortissantes, réalisant des opérations dites de cabotage, et bénéficiant de conditions de concurrence inégalitaires.

=> Les entreprises de transport routier ne sont donc pas en capacité de supporter une taxe

supplémentaire.

---

Position de la FNTR La FNTR milite pour l'adoption d'un mécanisme législatif de répercussion automatique et intégrale de la taxe kilométrique sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise et de mesures de compensation pour les entreprises de transport.

Les principes de neutralité et de « charge égale » pour les entreprises de transport, par voie de répercussion de cette taxe et de compensation, doivent donc être posés dans la loi Grenelle I, comme s'y sont engagés le Président de la République (discours de Mâcon du 4 décembre 2006), le Premier Ministre (lettre du 30 janvier 2008 à la FNTR) et le MEEDDAT (déclaration de Dominique Bussereau en date du 9 novembre 2007).

Ces principes sont en conformité avec les orientations européennes en matière de taxation des infrastructures qui intègrent la notion « d'iso-fiscalité routière » permettant une réduction des accises sur le carburant en cas d'instauration d'une nouvelle taxe routière.

Enfin, cette taxe ayant un objectif environnemental, il est logique de responsabiliser les clients du transport routier, bénéficiaires de la circulation des marchandises, qui devront supporter le coût de cette circulation.

Pour aller plus loin Introduction Fiscalité circulation Taxe Alsacienne TVA Péages Taxe poids lourds Fiscalité entreprise Fiscalité gazole Fiscalité véhicules Le saviez-vous ?

La taxe poids lourds n'a rien à voir avec l'environnement mais vise à remplir les caisses de l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport) vidées par la privatisation des sociétés d'autoroutes En raison de la privatisation des autoroutes en 2005 et des contraintes européennes, la taxe poids lourds ne concernera pas les autoroutes mais seulement le réseau national non concédé (soit seulement 10 000 km de voies) La taxe poids lourds frappera surtout les entreprises françaises, les transporteurs étrangers utilisant principalement les autoroutes.