

Remboursement des taxes sur les carburants aux transporteurs routiers

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE RESEAU ACTION CLIMAT – FRANCE.
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

Éléments de contexte et de compréhension :

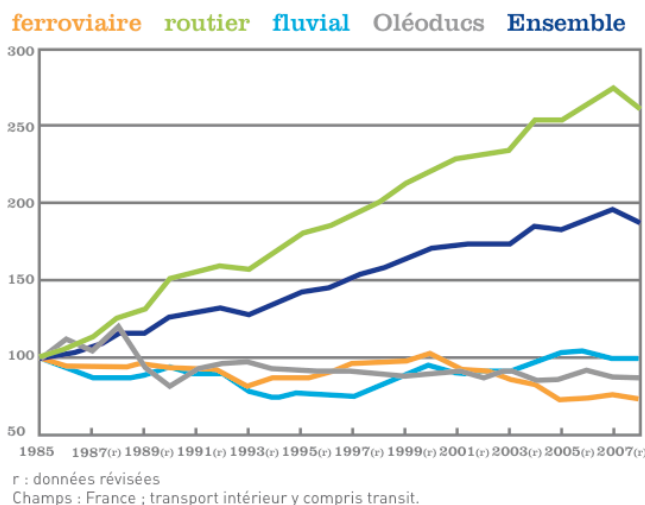


La part modale du routier dans le transport de marchandises est croissante, et atteint aujourd'hui pas loin de 90%¹. Le transport routier est dépendant des énergies fossiles à hauteur de 98%. Les poids lourds représentent à eux seuls 24% des émissions du transport routier, responsable de plus de 90% des émissions du secteur des transports, seul secteur dont l'impact sur le climat continue de s'aggraver. A l'échelle européenne, les camions représentent 3% de la flotte de véhicules mais est responsable de 23% des émissions de CO2 issues du transport routier.²

¹ 88,9% en 2010 selon Les comptes des transports en 2010. 48e rapport de la Commission des Comptes des transports de la Nation. Juillet 2011. http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2011/Comptes_transport/References%20rapport%20int%C3%A9gral%20CCTN%202010.pdf

² Communiqué de presse Nicolas Sarkozy roule à contre-sens sur le Grenelle ! http://www.rac-f.org/spip.php?page=imprimer&id_article=1976

Évolution du transport intérieur de marchandises
par mode (Indices base 100 en 1985) Source : SOeS



3

En connaissance de cause, le Grenelle de l'environnement avait conduit à la décision suivante : augmenter la part du non routier et non aérien de 14% en 2006 à 25% en 2022. Malheureusement, la part du fret ferroviaire et fluvial se dégrade pour ne représenter plus que 11,1% en 2010 (respectivement 8,8% et 2,3%).⁴ Pour inverser cette tendance, il faut que l'Etat se donne les moyens de ses objectifs et entre autres supprime les avantages fiscaux accordés aux transporteurs routiers, notamment sur leur consommation en carburant.

Détails des avantages accordés

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) -anciennement appelée taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP)- est un droit d'accise perçu par l'Etat sur les produits énergétiques et notamment pétroliers qui sont utilisés comme carburants. Mais de nombreuses activités économiques bénéficient d'exonérations partielles ou totales.

C'est le cas des entreprises de transport routier de marchandises qui sur une base forfaitaire, bénéficient du remboursement partiel de la TICPE, au prorata de leur consommation réelle de gazole.

Le remboursement concerne tout véhicule de plus de 7,5 tonnes immatriculé dans l'Union européenne et est accordé aux entreprises établies dans un État membre pour tout achat de gazole en France. Cela concerne environ 600 000 véhicules français et 200 000 véhicules étrangers.

Le niveau de remboursement varie quelque peu dans certaines régions. Le taux plancher qui sert de référencement pour le tarif de gazole professionnel est 39,19 € par hectolitre. Le taux de remboursement est le résultat de la différence entre le tarif de TIC en vigueur dans la région d'achat du carburant et ce taux plancher. Les taux régionaux de remboursement sont de 5 €

³ Graphique construit par France Nature Environnement, L'éco-redevance poids-lourds, <http://www.fne.asso.fr/documents/reseau-transport/plaquette-taxe-kiloma-trique-poids-lourds.pdf>, 2010

⁴ Les comptes des transports en 2010

par hectolitre dans la plupart des régions, sauf pour la Corse et le Poitou-Charentes (2,5 €), ainsi qu'en Ile-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur (3,65 €).

En vertu de l'article 265 septies du Code des Douanes, ce remboursement est applicable de deux façons, au choix de l'entreprise:

- soit en appliquant au volume de gazole utilisé la différence entre le taux plancher de 39,19 € et le tarif applicable dans la région d'achat ;
- soit en appliquant au volume de gazole acquis dans au moins 3 régions un taux moyen de remboursement, fixé à 4,75 € par hectolitre (au lieu de 4,51 € en 2011), calculé en pondérant les différents taux régionaux par les volumes de gazole respectivement mis à la consommation dans chaque région.

De ce fait, les poids lourds de plus de 7,5 tonnes bénéficient d'un taux de taxation du gazole professionnel moins élevé que pour les véhicules particuliers et sont épargnés par la TIPP régionale, créée par la loi de finances 2005 pour compenser le coût du transfert de compétences. De ce fait, le traitement de faveur devient encore plus injuste au fil des majorations de la TIPP régionale, alors que le manque à gagner pour les régions se creuse. Ce remboursement est d'autant plus à déplorer que les régions réinvestissent ces recettes exclusivement dans le financement d'infrastructures durables (ferroviaire ou fluvial) mentionnées aux articles 11 et 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Impacts de cet avantage sur l'environnement :

Ce déséquilibre contribue à la hausse des émissions de gaz à effet de serre du secteur transports, seul secteur dont le bilan carbone s'alourdit encore en France. En effet, les avantages fiscaux accordés au transport routier freinent le développement des modes de transport moins polluants, et contribuent à la détérioration de la part modale du fret ferroviaire. L'exonération partielle de taxe pour le transport routier lui confère un avantage compétitif injuste au regard de son impact sur le climat, la pollution de l'air, sécurité routière, le bruit et la dégradation des routes. Un poids lourds de 40 tonnes génère des dommages sur les infrastructures 160 000 fois supérieur à la voiture.⁵

Ce remboursement représente un manque à gagner de 300 millions d'euros par an pour l'Etat français et pour les régions selon le DGDDI.⁶

Non respect des engagements de l'Etat

L'exonération partielle de TICPE accordée aux transporteurs routiers est contradictoire avec l'objectif de rehausser la part du non routier dans le transport de marchandises que s'est fixé la France au Grenelle en cela qu'elle rend le routier plus compétitif.

La France s'est en outre dotée d'un objectif de -20% d'émissions de GES dans les transports d'ici à 2020 et de 60% d'ici à 2050, ce qui signifie bien de développer les modes de transport de marchandises les moins émetteurs, au détriment du routier et de l'aérien. Or le taux réduit de TICPE offert aux transporteurs routiers provoque l'effet inverse.

Demandes des associations :

⁵ France Nature Environnement, plaquette « L'éco redevance » 2010
⁶DGDDI, Dépenses fiscales liées à la consommation d'énergies fossiles, Avril 2011.

- Les ONG déplorent l'effet de concentration des avantages fiscaux sur le secteur routier, qui constitue pourtant le mode de transports de marchandises le plus polluant avec le fret aérien.
- Les ONG exigent la suppression, rapide et sans contrepartie, de cette exonération partielle qui n'a pas lieu d'être, étant donné ses répercussions environnementales et son coût. L'avantage compétitif du transport routier se fait au détriment de la production locale et des frets maritime, fluvial et ferroviaire, dont la situation pour ce dernier est devenue encore plus critique avec la suppression du wagon isolé. Le rapport de la DGDDI fait état de l'impact faible d'une variation de cette exonération sur les prix pour l'opérateur et le consommateur, le poste carburant étant minime dans la valeur du produit fini. Mettre fin à ce remboursement partiel ne conduira pas à une hausse des prix sensible pour les ménages.
- Cette réforme fiscale doit, avec l'entrée en vigueur de l'éco-redevance prévue en 2013, encourager l'innovation vers des véhicules plus efficaces en énergie. L'Etat peut mettre à profit les recettes gagnées pour accompagner ce secteur dans sa reconversion. Selon une étude indépendante commandée par l'ONG Transport and Environment, l'optimisation du design du camion, et notamment de la forme de la cabine, permet de réduire la résistance de l'air et constitue donc un levier d'économies de carburant important.⁷
- L'autorisation par décret (18 janvier 2011) des méga camions de 44 tonnes sur les routes françaises est un obstacle de plus à la reconversion puisque cela renforce la compétitivité du transport routier ; le nouveau gouvernement doit donc revenir sur cette généralisation des 44 tonnes. Le minimum serait d'accélérer la mise en place d'obligations en termes d'émissions de GES pour ces camions et de revenir sur l'extension de l'autorisation des camions à 5 essieux dont l'impact sur les chaussées est encore plus néfaste.
- L'Etat français doit encourager les modes de transport de marchandises plus soutenables et relancer l'activité wagon isolé comme mode de fret prioritaire. Pour se dégager du tout routier, il incombe à l'Etat de privilégier les investissements dans la régénération et le développement harmonieux du réseau ferroviaire plutôt que de se concentrer sur de nouveaux projets routiers et autoroutiers ou aéroportuaires.

Fiche réalisée par le
Réseau Action Climat – France (RAC-F)

⁷ T&E, February 2011. Smarter, Safer, Cleaner: How Small Changes to Lorry Design Can Make a Big Difference. <http://www.transportenvironment.org/publications/smarter-safer-cleaner-how-small-changes-lorry-design-can-make-big-difference>