
GÉNÉRALISATION DE LA TAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS ET ABAISSEMENT DE LA TAXE SPÉCIALE SUR CERTAINS VÉHICULES ROUTIERS (« TAXE À L'ESSIEU »)

Instauration d'une taxe kilométrique sur les poids lourds

Situation actuelle

À l'exception des autoroutes et ouvrages concédés soumis à péage, le réseau routier français n'est soumis à aucune redevance d'usage contrairement à celui de certains de nos voisins européens.

Après l'Autriche et la Suisse, l'Allemagne a mis en place au 1^{er} janvier 2005 une taxe kilométrique sur les poids lourds de 12 tonnes et plus.

Afin d'annuler les reports de trafic constatés depuis l'instauration de cette taxe en Allemagne, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports avait autorisé la mise en place, en Alsace, à titre expérimental et pour une période de cinq ans, d'une taxe kilométrique sur les poids lourds de 12 tonnes et plus utilisant les seuls axes nord-sud touchés par ces reports. A ce jour, cette taxe n'est pas encore entrée en vigueur.

Situation nouvelle

La taxe kilométrique poids lourds qu'il est aujourd'hui proposé d'instaurer au plan national est destinée à promouvoir, en matière de fret, un moindre et meilleur usage de la route.

Il s'agirait à la fois d'appliquer un signal prix au transport routier de marchandises pour faire évoluer les pratiques des chargeurs comme des transporteurs et de dégager des ressources nouvelles pour la réalisation d'infrastructures de transport dans une perspective résolument intermodale.

Cette taxe serait modulée en fonction du nombre d'essieux et de la classe d'émission EURO des poids lourds. Elle couvrirait les 12 000 km du réseau routier national non concédé (seules les autoroutes à péage en seraient donc exclues) ainsi que certains itinéraires départementaux ou communaux alternatifs, afin de limiter les transferts de trafic. Tous les poids lourds à partir de 3,5 tonnes seraient concernés dès l'entrée en vigueur prévue au plus tard le 31 décembre 2011.

Auparavant, à titre expérimental, serait mise en place sur les grands axes nord-sud de l'Alsace au plus tard le 21 décembre 2010 une taxe « alsacienne » préfigurant cette taxe nationale, répondant aux conditions et objectifs spécifiques déjà fixés par la loi de 2005

et rappelés plus haut. La mise en vigueur ultérieure de la taxe nationale entraînerait le moment venu la disparition de cette taxe alsacienne.

Après rétrocession aux collectivités locales de la fraction collectée sur leurs réseaux, le produit de ces taxes serait versé à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), dont la mission est de financer les infrastructures de transport, notamment alternatives à la route, dans le cadre de la politique intermodale des transports. Le produit attendu est de 880 millions d'euros en 2011.

Afin de ne pas remettre en cause l'équilibre économique des entreprises du secteur du transport routier, la répercussion du coût de ces taxes sur la rémunération de l'opération de transport serait rendue obligatoire.

Abaissement aux minima communautaires de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (« taxe à l'essieu »)

Situation actuelle

Les tarifs de la taxe à l'essieu sont, dans certaines situations, supérieurs aux minima communautaires prévus par la directive « eurovignette » 1999/62/CE.

Situation nouvelle

Afin d'alléger les coûts fixes des entreprises, il est proposé d'aligner les taux de la taxe sur les taux minimaux fixés par la directive.

Dès lors que les taux actuellement applicables ne sont pas uniformément supérieurs à ceux de la directive européenne, cette mesure aura un impact variable en fonction de la silhouette des véhicules.

Cette mesure serait applicable au transport pour compte d'autrui comme au transport pour compte propre à partir du 1^{er} janvier 2009.

Son coût est évalué à 50 millions d'euros en 2009.