

Tableau 2 : tarifs trimestriels de la TSVR depuis le 1^{er} janvier 2009

Catégorie de véhicules	Poids total autorisé en charge (PTAC) ou poids total roulant autorisé (PTRA) en tonnes		Tarif par trimestre en euros par véhicule	
	égal ou supérieur à	inférieur à	suspension pneumatique de l'(des) essieu(x) moteur(s)	autres systèmes de suspension de l'(des) essieu(x) moteur(s)
I. Véhicules automobiles porteurs				
a) à deux essieux	12		31	69
b) à trois essieux	12		56	87
c) à quatre essieux et plus	12 27	27	37 91	57 135
II. véhicules articulés composés d'un tracteur et d'une semi-remorque (PTRA)				
a) semi-remorque à un essieu	12 20	20	4 44	8 77
b) semi-remorque à deux essieux	12 27 33 39	27 33 39	29 84 117 157	43 117 177 233
c) semi-remorque à trois essieux et plus	12 38	38	93 129	129 175
III. remorques (PTAC)	16		30	30

Source : DGDDI

Il résulte de l'application de ces tarifs un allègement annuel de l'ordre de 55 à 60 millions d'euros par rapport à l'année fiscale 2008, pour l'ensemble des entreprises utilisant les poids lourds assujettis à la TSVR.

Certains véhicules spécialisés de travaux publics et industriels (par exemple les engins de levage automoteurs ou les bétonnières) ont été exonérés de la taxe à l'essieu pour la période du 9 juillet 2006 au 31 décembre 2014. Cette exonération a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2019, avec l'accord de la Commission européenne.

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

La fiscalité du transport routier de marchandises en 2016

Mars 2016

direction
des services de transport

sous-direction
des transports routiers

bureau
de l'économie
des transports routiers

Romain Sevestre

tr3.tr.dst.dgitm@
developpement-durable.gouv.fr

www.developpement-durable.
gouv.fr/transports

Le transport routier de marchandises est assujéti à une fiscalité spécifique. Elle comprend la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), anciennement nommée taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) et la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite taxe à l'essieu.

En matière de fiscalité, l'écart entre pays européens est source de distorsions de concurrence dans les transports et, par incidence, dans les autres secteurs de l'économie. Aussi, l'harmonisation des taux, nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur, revêt une importance particulière. Au niveau communautaire, deux directives contribuent à cette harmonisation et également à l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructures sur les transporteurs routiers :

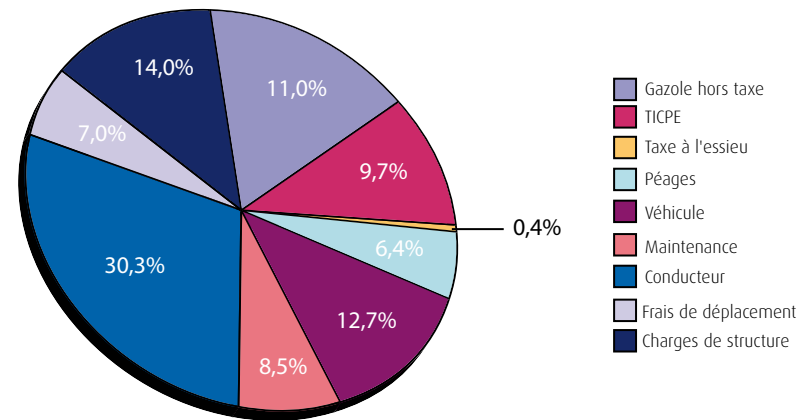
- la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 modifiée, dite énergie, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité ;
- la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 modifiée, dite eurovignette, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

La fiscalité du gazole professionnel représente, dans les conditions économiques de 2015, environ 9,7% des coûts du transport, tels qu'établis par le comité national routier (CNR) pour les grands routiers exploitants des véhicules de 40 tonnes. La part de la taxe à l'essieu est, quant à elle, de 0,4% (graphique).

DICO/DCITM - 13b - mars 2016
 Impression : MEEM-MLHD/SG/SPSS/ATL - Imprimé sur du papier certifié écolabel européen



Structure des coûts d'exploitation d'un ensemble articulé longue distance 40 tonnes aux conditions économiques de décembre 2015 (source CNR)



La TICPE

En région, le gazole « à la pompe »

Le régime de la TICPE sur les carburants est encadré par la directive énergie qui fixe les taux minimaux de taxation par produit. En ce qui concerne le gazole, le niveau minima de taxation est fixé, depuis le 1^{er} janvier 2010, à 33 € par hectolitre (€/hl). En France, le niveau de la TICPE sur le gazole distribué à la pompe (part État plus part département plus part région) est compris, pour 2015, selon les régions, entre 45,67 €/hl et 48,17 €/hl.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, les conseils régionaux et l'Assemblée de Corse ont chaque année la possibilité d'opérer une réfaction à hauteur de 1.15 €/hl sur la part de TICPE qui leur est allouée au titre du gazole consommé sur leur territoire. Dans la pratique, la plupart des régions n'appliquent pas cette réfaction.

La loi de finances pour 2010 permet également aux régions d'appliquer, depuis le 1^{er} janvier 2011, une seconde tranche de modulation (1,35 €/hl pour le gazole), sous réserve toutefois que les recettes soient exclusivement affectées au financement des grands projets d'infrastructures de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnés dans la loi du 3 août 2009, dite Grenelle 1. Pour 2016, la quasi-totalité des régions ont adopté cette majoration et appliquent le taux plafond de 1,35 €/hl. Les modulations de chacune de ces tranches sont indépendantes l'une de l'autre sans toutefois que la modulation cumulée ne puisse dépasser 2,50 €/hl.

Fiscalité du gazole professionnel

En place en France depuis 1999, le dispositif du gazole professionnel est également appliqué en Belgique, Espagne, Hongrie, Italie et Slovénie. Il est encadré par la directive énergie de 2003 dont l'article 7.2 permet d'appliquer un taux différencié en faveur du gazole à usage commercial ou gazole professionnel, c'est-à-dire consommé par les véhicules de transport de marchandises d'un poids total en charge autorisé au moins égal à 7,5 tonnes, ou par les véhicules de transport de voyageurs qui comportent plus de 9 places assises y compris celle du conducteur. Le taux de taxation du gazole professionnel est déterminé suivant les dispositions de l'article 7.2 de la directive énergie, qui impose que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, soit 39,19 €/hl en France (tableau 1).

Au 1^{er} janvier 2015, le taux de taxation du gazole professionnel pour le transport routier de marchandises est passé de 39,19 €/hl à 43,19 €/hl (NB : un taux spécifique est appliqué aux véhicules de transport de voyageurs). Suite à la suspension de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, afin de préserver les ressources de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour l'exercice 2015, deux exonérations, dont bénéficiait le transport routier de marchandises en contrepartie de la mise en œuvre de cette taxe, ont été levées pour l'année 2015 : l'assujettissement à la taxe carbone et l'augmentation de la TICPE sur le gazole. Ce dispositif a été pérennisé pour 2016. Pour 2016, le gazole professionnel est exonéré des majorations relatives au rattrapage gazole/essence et à la hausse de la taxe carbone. Son taux demeure donc inchangé à 43,19 €/hl.

La différence de fiscalité du gazole professionnel par rapport à celle du gazole à la pompe est obtenue grâce à un remboursement d'une fraction de la TICPE dont le montant est déterminé, depuis 2007, région par région, par la différence entre le tarif de la TICPE en vigueur dans la région d'achat du carburant et le taux national appliqué au gazole professionnel. Par mesure de simplification administrative, les exploitants peuvent opter :

- soit, pour un remboursement aux taux régionaux ; l'entreprise doit alors ventiler ses achats de gazole par région d'approvisionnement ;
- soit, lorsque l'entreprise a acquis son carburant dans au moins trois régions, pour un remboursement à un taux forfaitaire unique, calculé en pondérant les différents taux régionaux par les volumes de gazole mis à la consommation dans chaque région, soit 4,87 €/hl en 2015.

L'entreprise présente, à la fin de chaque semestre, sa demande de remboursement au bureau de douane chargé du recouvrement de la TICPE dans le département de son siège social.

Tableau 1 : évolution des taux de la TICPE et de leurs marges de modulation regionales en euros par hectolitre

	2011	1 ^{er} sem. 2012	2 ^e sem. 2012	2013 ¹	2014	2015
TICPE sur le gazole (A)	41,69-44,19	41,69-44,19	38,69-44,19	41,69-44,19	41,69-44,19	45,67-48,17
Moyenne pondérée (B)	43,71	43,94	42,16	43,93	44,08	48,06
TICPE gazole professionnel (C)	39,19	39,19	39,19	39,19	39,19	43,19
Remboursement régionalisé (A-C) ou remboursement forfaitaire (B-C)	2,50-5,00	2,50-5,00	0,71-3,21	2,5-5	2,5-5	2,48-4,98
	4,51	4,75	2,97	4,74	4,89	4,87

La moyenne des taux régionaux de remboursement est pondérée en fonction des volumes de ventes de carburants par région.

L'harmonisation européenne de la fiscalité

Le rapprochement de la fiscalité des carburants dans l'Union européenne est obtenu grâce à la fixation, par la directive énergie, de taux minimaux de taxation.

Pour le gazole à la pompe, le taux minimal est actuellement fixé à 33 € par hectolitre, soit un relèvement de 34,7 % par rapport au minimum communautaire applicable en 2002.

Depuis 2004, un processus d'harmonisation vers le haut de la fiscalité des carburants est ainsi en place, les États membres pratiquant un faible taux étant conduits à relever progressivement leurs taxes sur les carburants.

La poursuite de cette démarche d'harmonisation est un enjeu important pour la compétitivité des entreprises de transport. On évalue aujourd'hui la moyenne des accises sur le gazole en Europe à 42 €/hl.

La taxe à l'essieu

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), dite taxe à l'essieu, est destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie, liées à la circulation des véhicules d'un poids total autorisé en charge de 12 tonnes et plus, immatriculés en France, soit un parc d'environ 490 000 camions, ensembles routiers et remorques assujettis à cette taxe.

La loi de finances pour 2009 a aligné les tarifs de cette taxe au plus proche des taux minimaux fixés par la directive eurovignette de 1999. Les nouveaux tarifs sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2009 (tableau 2).