

N° 1946

**Assemblée nationale**

Constitution du 4 octobre 1958  
Treizième législature

Enregistré à la Présidence  
de l'Assemblée nationale  
le 30 septembre 2009

# Projet de loi de finances pour 2010

Renvoyé à la Commission des finances,  
de l'économie générale et du contrôle budgétaire,

présenté

au nom de M. François FILLON  
Premier ministre

par M. Éric WOERTH  
Ministre du budget,  
des comptes publics,  
de la fonction publique  
et de la réforme de l'État

**Article 5 :****Instauration d'une taxe carbone et d'une taxe sur le transport routier de marchandises**

① Le code des douanes est ainsi modifié :

② A. – Après l'article 266 *quinquies* B, il est inséré un article 266 *quinquies* C, ainsi rédigé :

③ « 1. Il est institué au profit du budget de l'Etat une taxe carbone sur les produits énergétiques repris au tableau suivant, mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburant ou combustible, dont les tarifs sont fixés comme suit :

④ Désignation des produits	Indices d'identification du tableau B de l'article 265	Unité de perception	Tarif (en euros)
White spirit	4 bis	Hectolitre	4,02
Essences et supercarburants utilisés pour la pêche	11, 11 bis et 11 ter	Hectolitre	1,03
Essences et supercarburants (hors usage pour la pêche), autres huiles légères, sauf carburateurs et essence d'aviation	6, 11, 11 bis, 11 ter, 15 et 55	Hectolitre	4,11
Essence d'aviation	10	Hectolitre	3,93
Pétrole lampant, carburateurs autres huiles moyennes	13,13 bis, 13 ter, 15 bis, 16, 17, 17 bis, 17 ter, 18	Hectolitre	4,25
Huiles lourdes, fioul domestique	20, 21	Hectolitre	4,52
Gazole : utilisé pour la pêche	22	Hectolitre	1,13
Autres			4,52
Fioul lourd	24	100 kg net	5,30
Gaz de pétrole liquéfiés	30 bis, 30 ter, 31 bis, 31 ter, 33 bis, 34	100 kg net	4,84
Gaz naturel à l'état gazeux	36, 36 bis	100 m3	3,65
Emulsion d'eau dans du gazole	52, 53	Hectolitre	3,93
Gaz naturel repris aux codes NC 2711-11 et 2711-21 de la nomenclature douanière, utilisé comme combustible		mégawattheure	3,14
Houilles, lignites et cokes, repris aux codes NC 2701, 2702 et 2704 de la nomenclature douanière		mégawattheure	6,23

- 5 « Tout produit autre que ceux prévus au tableau annexé au premier alinéa, destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant pour moteur ou comme additif en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur est assujéti à la taxe carbone au tarif applicable au carburant équivalent ou au carburant dans lequel il est incorporé.
- 6 « A l'exclusion de la tourbe reprise au code NC 2703 de la nomenclature douanière, tout hydrocarbure autre que ceux prévus au tableau annexé au premier alinéa, mis en vente, utilisé ou destiné à être utilisé comme combustible, est soumis à la taxe carbone au tarif applicable pour le combustible équivalent.
- 7 « 2. La taxe carbone ne s'applique pas aux produits :
- 8 « - destinés à être utilisés par des installations soumises au régime des quotas d'émission de gaz à effet de serre prévu par la directive n° 2003/87/CE du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la communauté et modifiant la directive n° 96/61/CE du Conseil ainsi que par des installations visées à l'article 27 de la directive précitée ;
- 9 « - destinés à être utilisés par des entreprises dont les achats de produits énergétiques et d'électricité atteignent au moins 3 % de la valeur de la production pour les installations mentionnées au premier alinéa du 2 de l'article 9 *bis* de la directive n°2003/87/CE modifiée. Il en va de même lorsque pour ces entreprises, le montant total des taxes intérieures de consommation dues sur les produits énergétiques et l'électricité qu'elles utilisent dans ces installations est d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée ;
- 10 « - destinés à un double usage au sens du 2° du I de l'article 265 C ;
- 11 « - utilisés dans un procédé de fabrication de produits minéraux non métalliques mentionné au 3° du I de l'article 265 C ou au c du 1° du 4 de l'article 266 *quinquies* B ;
- 12 « - utilisés dans les conditions prévues au III de l'article 265 C et au b du 3 de l'article 265 *bis* ;
- 13 « - utilisés à bord des aéronefs, à l'exclusion des aéronefs de tourisme privés ;
- 14 « - utilisés pour les transports internationaux et intracommunautaires maritimes, autres qu'à bord de bateaux ou navires de plaisance privés.
- 15 « 3. La taxe carbone est due par les mêmes personnes que celles qui sont redevables des taxes intérieures de consommation mentionnées aux articles 265, 266 *quater*, 266 *quinquies* et 266 *quinquies* B. Le fait générateur et l'exigibilité sont ceux applicables auxdites taxes intérieures de consommation. » ;
- 16 B. – L'article 265 *septies* est ainsi modifié :
- 17 a) au sixième alinéa, le tarif : « 39,19 € » est remplacé par le tarif : « 34,67 € » ;
- 18 b) après le huitième alinéa, il est inséré deux alinéas ainsi rédigés :
- 19 « Toutefois les bénéficiaires peuvent diminuer de tout ou partie leur demande de remboursement, à hauteur du tarif de la taxe carbone prévue à l'article 266 *quinquies* C pour le gazole d'indice 22. Il leur en est remis un certificat qui est cessible.
- 20 « Les modalités d'émission et de cession des certificats sont précisées par décret. » ;
- 21 C. – Au troisième alinéa de l'article 265 *octies*, le tarif : « 39,19 € » est remplacé par le tarif : « 34,67 € » ;
- 22 D. – Au premier alinéa du 1 de l'article 267, les mots : « et 266 *quinquies* B », sont remplacés par les mots : « 266 *quinquies* B et 266 *quinquies* C » ;
- 23 E. – Après l'article 266 *quindecies*, il est inséré un article 266 *sexdecies*, ainsi rédigé :
- 24 « Art. 266 *sexdecies*.– 1. Les services de transport routier de marchandises réalisés en France sont soumis à un prélèvement de taxe générale sur les activités polluantes.
- 25 « Sont exonérés les services de transport routier de marchandises effectués au moyen de véhicules autres que ceux visés à l'article 265 *septies*, sous réserve qu'il en soit justifié par des documents de transport comportant la mention de l'immatriculation du ou des véhicules utilisés ainsi que du kilométrage effectué avec ces véhicules.
- 26 « 2. La taxe générale sur les activités polluantes applicable aux services de transport routier de marchandises est due par toute personne assujéti à la taxe sur la valeur ajoutée en France au sens de l'article 256 A du code général des impôts :
- 27 « 1° qui acquiert ou réalise pour les besoins de son activité un service de transport routier de marchandises ;
- 28 « 2° qui réalise une acquisition intracommunautaire ou est destinataire d'une importation de biens visées respectivement au 3° du I de l'article 256 *bis* et au 2 du I de l'article 291 du code général des impôts, lorsque le transport en France est réalisé par le vendeur ou l'expéditeur établi hors de France ou pour leur compte ;
- 29 « 3° qui réalise une livraison de biens expédiés ou transportés hors de France lorsque le transport est réalisé par l'acquéreur des biens établi hors de France ou pour son compte.

- 30 « L'intermédiaire qui intervient en son nom est exonéré de taxe générale sur les activités polluantes pour les prestations de transport qu'il acquiert, sous réserve que le preneur soit lui-même redevable de la taxe et que les factures qu'il lui remet pour les mêmes prestations comportent toutes les informations mentionnées au a du 4 permettant à ce preneur, s'il y a lieu, de liquider la taxe.
- 31 « 3. Le fait générateur de la taxe intervient lors de la réalisation du transport. La taxe est exigible à l'achèvement du transport en France.
- 32 « 4. La taxe est assise sur le volume de carburant consommé pour l'exécution du transport.
- 33 « a. Si le transport est réalisé par un transporteur, par un intermédiaire pour les besoins du redevable, par le vendeur ou l'expéditeur visés au 2° du 2 ou par l'acquéreur visé au 3° du 2, le volume de carburant consommé est forfaitairement réputé égal au produit :
- 34 « 1° : de la distance minimale par route entre les points de départ et d'arrivée du transport pour la part parcourue en France ;
- 35 « 2° : du nombre minimal de véhicules de 40 tonnes de poids total autorisé en charge qui serait requis pour la réalisation du transport, tel qu'il est déterminé par le redevable compte tenu du poids ou de l'encombrement du chargement ;
- 36 « 3° : d'un volume forfaitaire au kilomètre fixé par décret en Conseil d'Etat sur la base de la consommation kilométrique moyenne des véhicules de 40 tonnes de poids total autorisé en charge les moins performants au plan énergétique.
- 37 « Le redevable peut substituer à ce volume forfaitaire le volume de carburant effectivement utilisé sous réserve qu'il en soit justifié par tous moyens.
- 38 « b. Si le transport est réalisé pour compte propre ou pour les besoins d'un preneur qui réside en France sans y être assujéti à la taxe sur la valeur ajoutée, le volume de carburant consommé est réputé forfaitairement égal au produit :
- 39 « du kilométrage effectué en France par les véhicules visés à l'article 265 *septies* utilisés par le redevable ;
- 40 « et du volume forfaitaire au kilomètre mentionné au 3° du a.
- 41 « Le redevable peut substituer à ce volume forfaitaire le volume de carburant effectivement utilisé sous réserve qu'il en soit justifié par tous moyens.
- 42 « 5. Le montant de la taxe est égal au produit du volume de carburant consommé défini au 4 par le tarif de la taxe carbone prévue à l'article 266 *quinquies* C pour le gazole d'indice 22.
- 43 « 6. La taxe générale sur les activités polluantes appliquée aux prestations de transport routier de marchandises est déclarée et liquidée semestriellement, au plus tard le 30 avril et le 31 octobre de chaque année.
- 44 « La déclaration est accompagnée du paiement. Les certificats mentionnés au neuvième alinéa de l'article 265 *septies* sont également admis en paiement de la taxe.
- 45 « La forme de la déclaration et son contenu sont fixés conformément aux dispositions du 4 de l'article 95.
- 46 « 7. La taxe est recouvrée et contrôlée dans les conditions mentionnées à l'article 266 *duodecies*. ».
- 47 F. – A l'article 285 *sexies*, les mots : « 266 *sexies* A » sont remplacés par les mots : « 266 *sexdecies* ».

### Exposé des motifs :

La conférence des experts réunie en juillet 2009 sous la présidence de M. Michel ROCARD a confirmé l'existence d'un consensus sur la réalité et les enjeux du réchauffement climatique. Pour maintenir le réchauffement de la planète en dessous de 2°C en moyenne, et limiter ainsi un phénomène préjudiciable tant aux activités humaines qu'à notre environnement, il est indispensable que les émissions mondiales soient plafonnées d'ici 2020, puis réduites de moitié d'ici 2050.

Dans ce contexte, les efforts européens pour obtenir un accord satisfaisant à la conférence de Copenhague en décembre 2009 sont essentiels. Au niveau national, pour que la France soit à même de tenir ses propres engagements, des instruments efficaces doivent être mis en place. L'enjeu est de réaliser aujourd'hui à moindre coût les efforts nécessaires pour limiter demain les conséquences du réchauffement climatique pour les générations futures.

Cet objectif passe par l'encouragement des comportements sobres en carbone et l'incitation aux investissements y concourant, tout en préservant la compétitivité de notre économie. Le recours aux instruments

économiques (taxation, quotas d'émission échangeables) trouve de solides justifications, car ils permettent de minimiser le coût total supporté par la société pour atteindre un objectif environnemental donné.

Le choix d'une taxe carbone donnant un prix aux émissions de CO<sub>2</sub> s'inscrit dans cette perspective. C'est en faisant émerger un prix du carbone, reflétant le coût réel des émissions de CO<sub>2</sub> pour la collectivité, que les entreprises, les ménages et les administrations seront incités à réduire leurs émissions de la manière la plus efficace et la moins coûteuse. En effet, révéler un prix du carbone incite les agents à choisir entre le coût lié à la diminution d'une unité de pollution et le coût lié au paiement de la taxe. Les agents modifient librement leurs choix à partir de ce repère commun qu'est le prix du CO<sub>2</sub>. Chaque agent a intérêt à mettre en œuvre des mesures de réduction de ses émissions dont le coût est inférieur à la taxe. Les efforts sont dirigés là où ils sont le moins coûteux.

Ce signal-prix se distingue de la fiscalité s'appliquant déjà aux mêmes produits et qui, historiquement, a une vocation de rendement. Il aidera notre pays à stimuler l'innovation dans les technologies vertes pour en faire un avantage stratégique de notre industrie, et, à quelques mois de la conférence de Copenhague, servira d'exemple dans les négociations internationales quant à notre capacité à relever le défi du changement climatique. Enfin, les revenus que cet instrument va générer permettront de réduire les prélèvements qui entravent la croissance économique.

A cet effet, le présent article crée une taxe carbone, recouvrée par simplification dans les mêmes conditions que les taxes intérieures de consommation applicables aux produits utilisés comme carburant ou combustible, mais avec un champ d'application plus large. Cette taxe, fondée sur le contenu en carbone des produits taxables, est calculée à partir d'un prix de la tonne de carbone fixé à 17 € en 2010. Le prix de 17 € auquel est valorisée la tonne de CO<sub>2</sub> pour la taxe carbone correspond à l'ordre de grandeur des prix sur le marché européen du carbone depuis le début de la deuxième phase du marché en février 2008.

Ce tarif a vocation à évoluer chaque année, après avis de la « commission verte » qui sera mise en place parallèlement à l'instauration de la taxe carbone. L'objectif sera d'atteindre, à terme, un signal-prix suffisant, évalué à 100 euros par tonne de CO<sub>2</sub> en 2030 lors de la conférence des experts, pour refléter intégralement les externalités liées à ce gaz à effet de serre et nous permettre de respecter nos objectifs de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi, le prix du carbone sera révélé de manière progressive, afin de permettre aux agents économiques de s'y adapter.

Le texte respecte le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques, ce qui implique notamment de ne pas soumettre à la taxe les installations soumises par ailleurs à la directive n° 2003/87/CE du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la communauté et modifiant la directive n° 96/61/CE du Conseil.

L'ensemble des acteurs de l'économie sera néanmoins soumis à un signal-prix carbone : dans le cadre du marché européen de permis d'émission pour les principales installations industrielles, via la taxe carbone pour tous les autres : ménages, administrations publiques, entreprises pour les usages autres que ceux couverts par le marché de permis européen, etc.

S'agissant des professions de l'agriculture et de la pêche, les conditions particulières de leur insertion dans la concurrence internationale justifient que la mise en œuvre du dispositif soit étalée sur cinq années. Alors même, en effet, que les politiques européennes communes tiennent une place décisive dans ces secteurs, la directive relative à la taxation des produits énergétiques laisse aux Etats membres une grande liberté de réduire le niveau de taxation, voire d'exonérer ceux qui leur sont destinés. Dans ce contexte spécifique, il est nécessaire de prévoir des délais plus longs pour permettre à ces secteurs de s'adapter en conséquence.

De même, s'agissant du transport routier de marchandises effectué au moyen de véhicules de 7,5 tonnes et plus, les risques de distorsion entre Etats membres amènent à déplacer le signal prix vers l'aval par la mise en œuvre d'un prélèvement spécifique de taxe générale sur les activités polluantes au titre des prestations de transport acquises ou réalisées pour compte propre.

**Article 7 :****Remboursement partiel de la taxe carbone en faveur des exploitants agricoles**

- ① « Les consommations de fioul domestique et de fioul lourd respectivement repris aux indices 21 et 24 du tableau B du I de l'article 265 du code des douanes, et les consommations de gaz naturel repris aux codes NC 2711-11 et 2711-21, effectuées par les personnes mentionnées au IV de l'article 33 de la loi n° 2004-1484 du 30 décembre 2004 de finances pour 2005, font l'objet d'un remboursement partiel de la taxe carbone mentionnée à l'article 266 *quinquies* C du même code.
- ② Au titre de 2010, le montant du remboursement est égal à 75 % du tarif de la taxe carbone applicable à chaque produit mentionné au précédent alinéa.
- ③ Les personnes mentionnées au premier alinéa déposent, auprès de la trésorerie générale dans laquelle se trouve le siège de leur exploitation, leur demande de remboursement de la taxe carbone supportée sur les consommations de l'année précédente.
- ④ En 2010, le remboursement fait l'objet d'un acompte versé au début de l'année. Le montant de cet acompte est égal à 75 % du tarif de la taxe carbone relative à chacun des produits mentionnés au premier alinéa, appliqué aux volumes des produits consommés par le demandeur au cours de l'année 2009.
- ⑤ Un décret fixe les conditions dans lesquelles les personnes mentionnées au premier alinéa adressent leurs demandes d'acompte et de remboursement. »

**Exposé des motifs :**

Le présent article a pour objet, en raison des conditions particulières d'insertion des activités agricoles dans la concurrence internationale, d'assurer le remboursement à hauteur des trois quarts de la taxe carbone que supporteront en 2010 les exploitants agricoles sur leurs dépenses énergétiques (gazole, fioul et gaz). En effet, alors même que les politiques européennes communes tiennent une place décisive dans l'organisation des marchés agricoles, la directive relative à la taxation des produits énergétiques laisse aux Etats membres une grande liberté pour réduire le niveau de taxation, voire exonérer d'accises les produits qui sont utilisés dans ce secteur. Dans ce contexte spécifique, il est donc nécessaire de prévoir des délais plus longs pour permettre au monde agricole de s'adapter au renchérissement des dépenses énergétiques résultant de l'instauration de la taxe carbone.