

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 décembre 2010

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2010 - (n° 2944)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 248

présenté par

M. Carcenac, M. Emmanuelli, M. Bartolone, M. Hollande, M. Bianco, M. Montebourg,
Mme Pérol-Dumont, M. Terrasse, M. Sapin, M. Muet, M. Cahuzac,
Mme Filippetti, M. Eckert, M. Baert, M. Balligand, M. Bapt, M. Claeys,
M. Bourguignon, M. Lurel, M. Jean-Louis Dumont, Mme Girardin, M. Goua,
M. Habib, M. Idiart, M. Launay, M. Lemasle, M. Moscovici,
M. Nayrou, M. Rodet, M. Vergnier
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 20

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV. – Avant le 1^{er} juin 2013, la mise en place de la cette nouvelle taxe fera l'objet d'un rapport au Parlement présentant une évaluation financière de la mise en place du service d'appui dans le domaine des transports routiers et en particulier les conditions économiques d'établissement de la rémunération financière du prestataire de l'administration des douanes. Ce rapport présentant un bilan financier sera préparé par la Cour des comptes dans les conditions prévues par l'article L. 132-4 du code des juridictions financières. Il devra permettre d'analyser le montant définitif de la part allouée au délégataire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de Loi de finance 2010 a prévu qu'une partie de l'éco taxe poids lourds sera attribuée à l'opérateur chargé de la réalisation de l'exploitation et de la maintenance du dispositif afin que celui-ci assure des missions supplémentaires permettant d'éviter un transfert de charge de travail sur l'administration des douanes et droits indirects.

Si ces dispositions permettent en effet d'alléger le travail qui revient à l'administration des douanes et méritent à ce titre une rémunération par l'État, elles ne doivent pas se traduire par une sur rémunération du prestataire occasionnant ainsi une perte des financements pour les départements qui gèrent et maintiennent les conditions opérationnelles de près de 400 000 km d'infrastructures routières dont une grande partie est empruntée par le trafic des poids lourds,

soucieux d'éviter les péages autoroutiers depuis la décentralisation en 2004 de quelques 18 000 km de voirie nationale.

En conséquence, la partie de l'éco-taxe poids lourds départementale ne doit donc pas être mobilisée pour financer les missions complémentaires déléguées au prestataire.

C'est pourquoi, il serait souhaitable que le Parlement assure donc le principe d'une clause de revoyure au bout d'une année d'exploitation complète du dispositif. Un bilan financier devra alors être établi par la cour des comptes au titre de sa mission prévue par l'article L – 132-4 du code de juridiction financière, afin notamment de déterminer les conditions économiques de calcul du montant définitif de la part allouée au délégataire.

Tel est l'objectif de cet amendement.