

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 octobre 2014

PLF POUR 2015 - (N° 2234)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° I-890

présenté par

M. Le Fur, M. Abad, M. Barbier, M. Bénisti, M. Blanc, Mme Dalloz, M. Daubresse, M. Decool, M. Douillet, M. Gandolfi-Scheit, M. Gosselin, M. Guillet, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Lazaro, M. Frédéric Lefebvre, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Marlin, M. Marty, M. Moreau, M. Nicolin, M. Perrut, M. Poisson, M. Reiss, M. de Rocca Serra, M. Saddier, M. Salen, M. Sermier, M. Siré, M. Straumann, M. Suguenot, M. Tardy, M. Tian, M. Verchère, M. Vialatte et M. Vitel

-----

**ARTICLE 20**

I. – Après l’alinéa 1, insérer les cinq alinéas suivants :

« I. – Le chapitre II du titre X du code des douanes est abrogé.

« II. – L’article L. 3222-3 du code des transports est abrogé.

« III. – 1° Il est institué à la charge des sociétés concessionnaires d’autoroutes une contribution. Cette contribution est calculée en appliquant un taux de 25 % aux bénéfices nets de ces sociétés.

« 2° Le produit de cette contribution est affecté à l’Agence de financement des infrastructures de transport de France à hauteur de 400 millions d’euros. Le produit annuel de la contribution excédant ce plafond est reversé au budget général de l’État.

« 3° La contribution est déclarée, contrôlée et recouvrée selon les mêmes règles et sous les mêmes garanties et sanctions qu’en matière d’impôt sur les sociétés. »

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« III. – La perte de recettes pour l’Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« IV. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement et corrélativement pour l’État par la

---

création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis plusieurs mois l'écotaxe est au coeur du débat politique, du vote de la loi relative aux infrastructures de transport du 28 mai 2013, à la décision du Premier Ministre de suspendre ce prélèvement le 29 octobre 2013.

Notre pays s'est inspiré du système allemand de taxation des poids lourds sur le réseau gratuit afin de financer l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF), qui bénéficie d'une subvention d'équilibre de l'État. Ce faisant, les créateurs de l'écotaxe ont occulté la différence majeure existant entre la France et l'Allemagne. Les allemands ont en effet mis en place une écotaxe car leurs autoroutes sont gratuites. En France, il existe un réseau autoroutier français, concédé, c'est-à-dire payant. De fait les poids lourds, comme d'ailleurs les automobiles sont déjà soumis à paiement sur cette partie du réseau.

L'article 60 du projet de loi de finances pour 2009 – devenu article 153 de la loi de finances pour 2009 a abouti à la création de la taxe kilométrique sur les poids lourds, dite écotaxe.

L'auteur du présent sous-amendement avait, associé à d'autres collègues dont Pierre Méhaignerie, dès cette époque exposé son opposition de principe à l'écotaxe, en déposant un amendement de suppression, amendement défendu en séance le 6 novembre 2008.

En vertu de cet article 153 de la loi de finances pour 2009, l'État a, en outre, été autorisé pour l'application de la taxe sur les poids lourds, à confier à un ou plusieurs prestataires extérieurs le financement, la conception, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du dispositif technique nécessaire à la mise en oeuvre de la taxe.

Il en est résulté l'attribution au consortium Ecoouv' de la mission de perception de la taxe, au 21 juillet 2013, échéance reportée au 1<sup>er</sup> octobre 2013, puis au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Le gouvernement issu des échéances électorales de mai et juin 2012 a souhaité modifier le régime de l'écotaxe dans le cadre du projet de loi relatif aux infrastructures de transport, devenu loi du 28 mai 2013.

Le mécanisme figurant à l'article 16 de la loi du 28 mai 2013 applique en effet, de plein droit, au prix de la prestation de transport un taux forfaitaire de majoration, que le réseau taxé ait été, ou non, emprunté par le transporteur.

La majoration est désormais déconnectée du montant de taxe acquittée et ne joue, en outre, qu'au bénéfice du transporteur pour compte d'autrui. Cette modification a créé un désordre considérable, puisqu'elle a créé un clivage entre les entreprises qui transportent pour leur propre compte et les entreprises qui transportent pour autrui.

Région particulièrement concernées par ce prélèvement, et connaissant une crise sans précédent dans les secteurs agricoles et agroalimentaires dépendant du transport, la Bretagne n'a cessé

---

d'alerter les pouvoirs publics sur le caractère néfaste et préjudiciable à l'économie et à l'emploi et de faire part de leur inquiétude.

L'automne 2013 a été le catalyseur des inquiétudes et a vu l'émergence d'une contestation de ce prélèvement, dans un contexte de « ras-le-bol fiscal ».

Le 29 octobre 2013 le gouvernement a décidé de suspendre l'écotaxe et le 12 novembre dernier, la Conférence des présidents de l'Assemblée nationale a décidé de créer une mission d'information sur l'écotaxe poids lourds.

Cette mission d'information, dont les organes ont été désignés le 4 décembre 2013 a procédé à une vingtaine d'auditions en cinq mois.

Il est apparu clairement au fil des débats que l'objectif des élus de cette mission appartenant à la majorité était de permettre dans un meilleur délai l'application de l'écotaxe, de la « ripoliner », pour la rendre acceptable.

Le rapporteur de la Mission parlementaire a proposé une écotaxe retravaillée à la marge et fondée sur des aménagements techniques à la marge à savoir

- La création d'une franchise de la taxe pour les trajets inférieurs à 400 kilomètres mensuels
- La réalisation d'une marche à blanc obligatoire
- L'accentuation de la modulation pour favoriser les poids lourds « Euro 6 »
- La création d'un fonds de modernisation de la flotte
- L'instauration d'un système de bas de facture pour le transport en compte propre
- L'exonération de la taxe pour les transports d'acheminement et les livraisons express
- L'application d'une surtaxe pour les plus encombrés.

L'auteur du présent amendement a déposé un contre-rapport dans le cadre de la mission d'information et a regretté que cette dernière se soit bornée à revoir les modalités d'application de l'écotaxe, et n'ait pas proposé des solutions alternatives à celle-ci, dont l'introduction d'une contribution des sociétés d'autoroute que l'auteur du présent amendement propose dans un amendement suivant.

L'auteur du présent amendement a souligné au mois de mai 2014 que si les conclusions de la mission devaient se traduire par une écotaxe ripolinée, il avait la conviction profonde que les mêmes causes produiraient les mêmes effets.

C'est pourquoi il avait estimé qu'il revenait au gouvernement de prendre ses responsabilités et d'effectuer clairement un arbitrage.

Cet arbitrage a été rendu au début de l'été et est matérialisé par l'article 16 de la loi n° 2014-891 du 8 août 2014 de finances rectificatives pour 2014.

Selon l'exécutif, cet article 16 de la loi du 8 août 2014 organise le remplacement de l'écotaxe instaurée en 2008 par une taxe dénommée péage de transit poids lourds.

Or, en réalité ce péage transit poids lourds n'est qu'un changement dénomination complété par une réduction du réseau taxable de 15 000 kilomètres de routes à 4 000 kilomètres dites de grands transit qui seront déterminés par décret et la mise en œuvre d'une marche à blanc de six mois destinée à corriger les dysfonctionnements constatés lors des expérimentations de l'écotaxe.

C'est pourquoi, le présent amendement vise à abroger les articles 153 de la loi de de finances pour 2009 et 16 de la loi du 28 mai 2013 et par conséquent à supprimer l'écotaxe poids lourds, ripolinée sous la dénomination de « péage de transit poids lourds ».