

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD2412

présenté par

M. Simian, M. Daniel, Mme Lardet, M. Blanchet, M. Anato, M. Thiébaud, Mme Rossi,
M. Belhaddad, M. Alauzet, Mme Bagarry, Mme Amadou et Mme Thillaye

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

I. – À titre expérimental et pendant une durée maximale de cinq ans, les régions ont la faculté d'instaurer, par une délibération prise dans les conditions prévues au I de l'article 1639 A *bis* du code général des impôts, une taxe pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent les voies de circulation, ou des portions de voie de circulation, situées sur leur territoire. Cette taxe peut être forfaitaire annuelle ou proportionnelle au kilométrage parcouru par les véhicules sur les voies ou portions de voie concernées. La région peut choisir la technologie et le prestataire chargé du recouvrement de la taxe.

II. – 1. L'assiette de la taxe due est constituée par la longueur des sections de tarification empruntées par le véhicule, exprimée en kilomètres, après arrondissement à la centaine de mètres la plus proche.

2. Pour chaque section de tarification, le taux kilométrique de la taxe est fonction de la catégorie du véhicule.

Le taux kilométrique est modulé en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, au sens de l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et, le cas échéant, en fonction du niveau de congestion de la section de tarification.

Un décret précise les conditions dans lesquelles le niveau de congestion de la section de tarification est pris en compte.

En cas de défaut de justification par le redevable de la classe d'émission EURO du véhicule, le taux kilométrique est déterminé en retenant la classe à laquelle correspond le taux kilométrique le plus élevé.

3. Le taux de la taxe est compris entre 0,015 € et 0,2€ par kilomètre.

4. Pour chaque section de tarification empruntée, le montant de la taxe est égal au produit de la longueur de la section par le taux kilométrique déterminé conformément aux 2 et 3.

5. Le produit de la redevance est une recette de la section d'investissement du budget de la région.

III. – Les communes et leurs établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération prise dans les conditions prévues au I de l'article 1639 A *bis* du code général des impôts, exonérer de cotisation foncière les entreprises assujetties à la taxe prévue au I du présent article à hauteur du montant de la taxe versée.

Pour bénéficier de l'exonération, les contribuables doivent en faire la demande dans les délais prévus à l'article 1477 du même code. Cette demande doit être adressée, pour chaque établissement exonéré, au service des impôts dont relève l'établissement. Les contribuables déclarent, chaque année, dans les conditions prévues au même article 1477, les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération.

Lorsqu'un établissement remplit les conditions requises pour bénéficier de l'une des exonérations prévues aux articles 1464 B, 1464 D, 1465, 1465 A, 1465 B, 1466 A, 1466 B et 1466 C dudit code et celles du présent article, le contribuable doit préciser le régime sous lequel il entend se placer. Ce choix, qui est irrévocable, doit être exercé dans le délai prévu pour le dépôt, selon le cas, de la déclaration annuelle ou de la déclaration provisoire de la cotisation foncière des entreprises visées à l'article 1477 du même code.

IV. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret détermine notamment, pour l'application du premier alinéa du 2 du II, les catégories de véhicules en fonction du nombre d'essieux des véhicules.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet du présent amendement est d'offrir la possibilité aux régions qui le souhaitent de créer une taxe, à titre expérimental pendant 5 ans, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent les voies de circulation, ou des portions de voies de circulation, situées sur leur territoire. Ce dispositif, adopté dans le cadre du projet de loi portant création de la collectivité européenne d'Alsace, pourrait ainsi être appliqué à d'autres collectivités volontaires.

Principaux responsables de la dégradation du réseau (un poids lourds = 40 000 véhicules légers), les poids lourds en transit se doivent de contribuer au financement des infrastructures sur lesquelles ils circulent (soit entre 5000 et 12 000 km de voies). Alors que la qualité du réseau n'a cessé de se dégrader ces dernières années et que la nécessité de nouvelles sources de financement devient évidente, il est proposé avec ce dispositif de laisser l'initiative aux régions volontaires. Avec cette ressource propre celles-ci pourront financer leur part dans la modernisation ou la construction de routes de leur territoire, en fonction des priorités locales.

Le dispositif prévoit que la taxe peut être forfaitaire annuelle ou proportionnelle au kilométrage parcouru par les véhicules sur les voies ou portions de voie concernées. Le taux kilométrique de la taxe, « entre 0,015 € et 0,20 €/km », est modulable en fonction des émissions du véhicule et du niveau de congestion.

Afin de ne pas accabler les entreprises, la deuxième partie de cet amendement vise à compenser la création de ce dispositif par un dégrèvement de la cotisation foncière en faveur de ces dernières.