

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 429 (Rect)

présenté par

M. Pancher, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément, M. Colombani, M. Charles de Courson, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

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. Les régions peuvent 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 du présent II.

5. Le produit de cette taxe est une recette de la section d'investissement du budget des régions.

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 code général des impôts. 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 du même 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 mentionnées à l'article 1477 du code général des impôts.

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

Cette proposition, sur le modèle du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, permettrait pour les régions qui le souhaite et à titre expérimental, d'introduire le principe d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, pour les poids lourds, sur les voies de circulation situées sur leur territoire.

Ce droit d'expérimentation permettrait pour les régions le mettant en place :

- D'assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé par tous les poids lourds (donc y compris étrangers), selon le principe d'équité de l'utilisateur-payeur ;

-
- De prendre en compte une partie des surcoûts engendrés par la généralisation des poids lourds de 44 tonnes, estimé sur l'entretien annuel du réseau routier à environ 450 millions d'€ par le CGEDD. Ce surcoût est porté aujourd'hui injustement par l'ensemble de la collectivité ;
 - De réduire la demande, optimiser le transport routier de marchandises et favoriser le report modal ;
 - De développer de nouvelles infrastructures de mobilité durable.

Néanmoins, laissant aux régions le libre-arbitre, cette proposition permet également de s'adapter aux réalités concrètes de la structure du réseau routier et d'accompagner territorialement la transition écologique. En effet, si certaines régions, telles que l'Alsace, souhaitent juguler un trafic trop important car déporté de l'Allemagne ; d'autres telles que la Bretagne, verraient leur économie pénalisée par l'éco taxe. Au-delà de ces deux régions emblématiques, d'autres, à l'instar des régions transfrontalières pourrait bénéficier de cette ouverture du droit d'expérimentation.