

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 juin 2019

COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE - (N° 2039)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 291 (Rect)

présenté par

Mme Wonner, M. Straumann, M. Grau, Mme Khedher, M. Simian et M. Colombani

ARTICLE 3 BIS

Rétablir cet article dans la rédaction suivante:

« I. – À titre expérimental et pendant une durée maximale de 5 ans, la Collectivité européenne d'Alsace a 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 son territoire. Cette taxe peut être forfaitaire annuelle ou proportionnelle au kilométrage parcouru par les véhicules sur les voies ou portions de voie concernées. La Collectivité européenne d'Alsace et les départements de Moselle, de Meurthe-et-Moselle et des Vosges 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 0,15 € et 0,3 € 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 de la Collectivité européenne d'Alsace et des départements de Moselle, de Meurthe-et-Moselle et des Vosges.

« 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.

« V. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par un prélèvement sur le produit brut de la taxe prévue au I.

« VI. – La perte de recettes résultant pour l'État du V est compensée, à due concurrence, par un prélèvement sur le produit brut de la taxe prévue au I. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Personne ne peut plus nier, en 2019, l'impact de la pollution générée par le transport routier sur la santé humaine et la biodiversité. La maîtrise de la qualité de l'air, du fait notamment des particules fines ou encore des gaz à effet de serre qu'il contient est au cœur des préoccupations de santé publique, tant les conséquences sont graves et souvent irréversibles les enfants et les adultes.

Le territoire alsacien a la spécificité d'être au cœur du carrefour européen, transfrontalier avec l'Allemagne, et est par ailleurs qualifié par les géographes et scientifiques comme un « axe routier européen Nord-Sud ». En d'autres termes, toutes choses égales par ailleurs, et comme les

départements transfrontaliers, l'Alsace est prédisposée accueillir un trafic routier largement supérieur à la moyenne des autres départements français, notamment des camions de marchandises.

Au cœur de l'axe routier alsacien et du Bas-Rhin se trouve l'A35, directement reliée à la nationale B9 allemande dans le Bienwald et dont le point d'entrée en France se situe à Lauterbourg. Entre 2004 et 2015, on établit à +15 % en moyenne l'évolution du nombre de poids lourds circulant sur l'axe Nord-Sud alsacien. Cette très nette augmentation s'explique par le report sur l'axe français de transporteurs qui roulaient de l'autre côté de la frontière et qui ont été dissuadés de la faire par la mise en place et à l'augmentation des montants d'une taxe poids lourds pour les véhicules de plus de 12 tonnes en Allemagne – la LKW Maut.

La taxation de la pollution selon le principe du « pollueur-payeur » ne peut être efficace que lorsqu'elle est appliquée de manière simultanée et homogène sur l'ensemble d'un territoire. L'absence de taxe de ce type en France est à l'origine de l'augmentation de la circulation internationale sur les routes alsaciennes : il est moins coûteux de rouler (et de polluer) en France qu'en Allemagne.

Cette tendance ne saurait atténuée dans les prochaines années si aucune action n'est prise, d'autant qu'il est démontré par toutes les études scientifiques des dix dernières années que la construction du projet autoroutier de Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) aura pour impact la création d'un « couloir européen à camions » en Alsace. Les études démontrent qu'un camion circulant sur l'axe Nord-Sud fera, en fonction des cas, entre 30 à 78 % d'économie lorsqu'il choisira l'axe français plutôt que l'axe allemand.

Pour ces raisons, parce que l'enjeu climatique et de santé publique n'est plus à démontrer, cet amendement prévoit, pour la Collectivité européenne d'Alsace, la faculté d'instaurer, à titre expérimental et pour une durée de 5 ans, par une délibération prise dans les conditions prévues au I de l'article 1639 A *bis* du code général des impôts, une taxe kilométrique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent les voies de circulation, ou des portions de voie de circulation, situées sur son territoire.