

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 janvier 2022

---

RATIFIANT LES ORDONNANCES PRISES SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 13 DE LA LOI N°2019-816 DU 2 AOÛT 2019 RELATIVE AUX COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE - (N° 4689)

Adopté

**AMENDEMENT**

N ° CD8

présenté par  
M. Thiébaud, rapporteur

-----

**ARTICLE 1ER BIS A**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le Sénat a introduit article 1<sup>er</sup> *bis* A car il souhaitait anticiper la révision de la directive 1999/62 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (dite « Eurovignette ») en reprenant des éléments des négociations en cours. En l'occurrence, il s'agit de permettre à la collectivité d'Alsace de taxer, une fois que la révision sera entrée en vigueur, les véhicules de transport de marchandises dès que le poids total en charge autorisé est 2,5 tonnes et non de 3,5 tonnes comme le prévoit actuellement le texte. Dans ces conditions, ce ne seraient plus seulement les poids lourds mais aussi les véhicules utilitaires légers qui pourraient être taxés.

Cependant, en termes de lisibilité du droit et de la qualité de la norme, il n'est pas souhaitable d'anticiper sur la révision de la directive européenne. En effet, la directive, n'est pas stabilisée alors qu'elle doit être transposée dans la loi. Dans ces conditions, il appartiendra au législateur de modifier, le cas échéant, l'ordonnance, une fois la directive « Eurovignette » révisée. Etant donné qu'il s'agit d'une taxe, la loi de finances, qui est adoptée chaque année, peut servir de véhicule approprié pour une modification rapide.

Par ailleurs, il n'est pas avéré à ce jour que la mise en place de la taxe conduirait les entreprises à chercher à contourner en recourant aux véhicules utilitaires légers, notamment parce que le coût d'opération à la tonne d'un véhicule utilitaire léger est moins avantageux que celui d'un poids lourd.