

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT**N ° 1**

présenté par

M. Le Fur, M. Aboud, M. Benoit, M. Berrios, Mme Besse, M. Breton, M. Cinieri, Mme Dalloz, M. Dassault, M. Decool, M. Dhuicq, M. Douillet, Mme Marianne Dubois, M. Foulon, M. Furst, M. Gandolfi-Scheit, M. Heinrich, M. Hetzel, M. Larrivé, M. Lazaro, Mme Le Callennec, M. Le Mèner, M. Le Ray, M. Lurton, M. Marc, M. Marty, M. Morel-A-L'Huissier, M. Perrut, Mme Poletti, Mme Pons, M. Reiss, M. Saddier, M. Sermier, M. Siré, M. Teissier et M. Jean-Pierre Vigier

ARTICLE 7

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 11-VI de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement disposait qu'une écotaxe serait mise en place « afin d'améliorer les performances environnementales des poids-lourds ».

Elle devait être prélevée « à raison du coût d'usage du réseau national métropolitain non concédé et des voies des collectivités susceptibles de subir un report ».

Cet article prévoyait également que cette taxe devait être « répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la prestation de transport ».

L'objectif était double, et clair : d'une part donner un coût à l'usage de la route par les véhicules marchands de plus de 3,5 tonnes afin de financer des projets d'infrastructures de transports alternatifs ; d'autre part, répercuter ce coût sur le bénéficiaire de la prestation de transport afin de l'inciter à choisir le transporteur le plus vertueux ou un mode alternatif de transport.

Le décret du 4 mai 2012 relatif « aux modalités de majoration du prix du transport lié à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport » organisait les conditions de cette répercussion.

En contravention avec l'article 11-VI de la loi du 3 août 2012, l'article 7 du présent projet de loi abandonne pourtant le principe de répercussion.

Il propose de lui substituer une majoration forfaitaire de plein droit du prix de la prestation de transport, totalement déconnectée de la taxe effectivement acquittée par le transporteur.

Celle-ci sera due que le réseau taxé ait été, ou non, utilisé. Son montant ne sera plus indexé sur la distance effectivement parcourue par le véhicule, puisque fonction du prix fixé contractuellement entre les parties. Il ne sera plus non plus fonction de la plus ou moins grande excellence environnementale du véhicule ou du modèle logistique retenu.

Le mécanisme défini au présent article placera donc les transporteurs routiers face à un risque juridique d'enrichissement sans cause puisqu'ils seront invités à majorer le prix de leur prestation d'un taux forfaitaire qui sera sans lien avec le montant de taxe qu'ils auront effectivement acquitté.

Il est donc proposé de supprimer cet article.