

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 59 (Rect)

présenté par
M. Le Mèner

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

I. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes, les redevables autres que ceux visés à l'article L. 3221-1 du code des transports appliquent de plein droit les dispositions prévues au présent article.

II. – Le prix afférent à la marchandise transportée prend en compte de plein droit les charges liées à la taxe acquittée visée au I.

Ce prix se voit donc imputer un montant forfaitaire appliqué au volume transporté par les redevables susvisés.

Ce forfait correspond à l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au I sur les coûts d'exploitation compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. II tient compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les redevables.

Ce forfait ainsi que le volume auquel il s'applique sont fixés par un arrêté du ministre en charge des transports.

La facture fait apparaître ce montant.

La méconnaissance du présent article peut exposer le co-contractant du redevable de la taxe visée au I à la sanction prévue à l'article L. 3242-3 du code des transports.

III. – Les I et II sont applicables à compter de la date fixée par arrêté du ministre en charge des transports, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes.

IV. – La date prévue au III du présent article conditionne l'application des articles 269 à 283 *quater* du code des douanes aux redevables auxquels s'appliquent les I et II du présent article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à assurer l'équité de traitement entre le transport public de marchandises et le transport pour compte propre.

Depuis la loi LOTI du 30 décembre 1982, le transport pour compte propre n'est défini que par défaut du transport public/compte de tiers. Pour mémoire, la définition ainsi abrogée le définissait comme un transport exécuté pour ses besoins propres par une personne physique ou morale, pour déplacer, en gardant la maîtrise du transport, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation avec des véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition exclusive par location.

L'activité de transport pour compte propre se caractérise également par une distance moyenne parcourue plus faible que le compte pour autrui (38 km contre 118 km selon enquête TRM SOes de 2008). Ceci est notamment expliqué par le fait que les entreprises concernées assurent ainsi le transport de leurs marchandises dans des zones géographiques limitées où il n'existe pas d'alternative à la route.

Or le transport pour compte propre est directement impacté par la mise en œuvre du dispositif Écotaxe, les articles 269 à 283 du code des douanes ne faisant pas de distinction selon la nature du transport mais seulement en fonction du type de véhicule.

Ceci alors que, prévue par l'article L. 3222-3 du Code des transports uniquement applicable au transport pour compte d'autrui, la majoration forfaitaire du prix de transport, en cours de discussion dans le cadre du présent projet de loi, ne bénéficie qu'aux activités de transport public routier de marchandises.

Cette majoration forfaitaire du prix du transport sera définie en fonction de l'incidence moyenne de l'écotaxe sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Il tiendra compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les redevables et à ces différents titres traduira globalement le coût de l'écotaxe réglé par le transporteur public pour ses opérations de transports.

Or la loi Grenelle I du 3 août 2009 à l'origine du dispositif prévoyant que « Une écotaxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 (...) » précisait également que « Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. »

Face à ces éléments, le transport pour compte propre qui va subir les mêmes charges, se trouve en situation de rupture d'égalité ne pouvant pas :

-de droit appliquer ce dispositif réservé au transport public routier de marchandises,

-transposer ce dispositif qui vise la majoration du prix du transport alors que dans le compte propre, le prix facturé est afférent à la marchandise transportée et qu'il n'est pas possible de faire ressortir dans chaque prix de marchandise, le coût du transport compris dans ce dit prix.

Cette différence de traitement permettant au transport pour compte d'autrui de « répercuter » le coût de l'écotaxe sur leur client tout en faisant subir une « charge sèche » aux entreprises réalisant du transport pour compte propre ne peut être laissée en l'état au regard du principe d'équité et des dispositions de la loi Grenelle I qui n'opéraient pas de distinction selon la nature du transporteur.

Aussi, le présent amendement introduit :

-au travers de dispositions qui ne peuvent être codifiées dans le code des transports s'appliquant ici uniquement au transport pour compte d'autrui,

-un dispositif permettant aux transporteurs en compte propre :

- la prise en compte de droit du coût de l'écotaxe dans le prix afférent à la marchandise transportée auquel le mécanisme de majoration forfaitaire du prix du transport prévu pour le compte de tiers n'est pas transposable,

- au moyen d'un mécanisme adapté mais reposant sur les mêmes bases, à savoir l'incidence moyenne de l'écotaxe sur les coûts subis par les entreprises compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés, du barème de cette taxe ainsi que des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les redevables

- qui permet ici une répercussion adaptée sur les bénéficiaires de la circulation de marchandises conformément à l'esprit de la loi Grenelle I.