

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires économiques

- Examen pour avis des articles 6 *bis* à 7 *ter* (écotaxe poids lourds) du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728) (M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis) 2
- Amendements examinés par la commission..... 23
- Informations relatives à la commission..... 32

Mercredi
27 mars 2013
Séance de 10 heures

Compte rendu n° 61

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Présidence
de M. François Brottes
Président



La commission a examiné pour avis les articles 6 *bis* à 7 *ter* du **projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728)** sur le rapport de M. Fabrice Verdier.

M. le président François Brottes. Nous examinons ce matin un projet de loi visant à améliorer nos infrastructures de transport – et je rappelle qu'une mission portant sur ce sujet a été confiée à notre collègue Philippe Duron, qui préside l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Deux amendements déposés sur le texte sont irrecevables. D'une part, un amendement de M. Patrice Prat, portant article additionnel après l'article 7, qui vise au remboursement de l'écotaxe due au titre des services multimodaux de transport de marchandises : le remboursement d'un impôt est une charge publique dont la création n'est pas susceptible d'être gagée. D'autre part, un amendement de M. Richard Ferrand, portant article additionnel après l'article 7 *ter*, qui affecte le produit de la taxe perçu par l'AFITF à une nouvelle dépense.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis. Notre commission s'est saisie pour avis des articles 6 *bis* à 7 *ter* qui ont trait à l'écotaxe sur les poids lourds et à sa répercussion sur les donneurs d'ordres. C'est un point central du projet de loi, et son principe a fait l'objet d'un large consensus lors de l'adoption de la loi « Grenelle I » votée à l'unanimité moins cinq abstentions. En outre, seuls quatre sénateurs se sont abstenus lors du vote du présent projet de loi.

Cette écotaxe s'inscrit dans le cadre des directives européennes « Eurovignette », qui visent à harmoniser la perception des péages en vue de garantir le financement de la construction des infrastructures. Elle constitue également une application du principe « pollueur payeur » énoncé dans la Déclaration de Rio de 1992 puis consacré par la Charte de l'environnement de 2005, dont l'article 4 prévoit que « toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement ».

Appliqué au transport routier de marchandises, ce principe vise plusieurs objectifs : financer les infrastructures de transport, et avant tout les routes qui subissent le passage des poids lourds ; adresser un signal-prix aux chargeurs, afin de réduire la demande de transport routier ; faire payer l'usage des routes – notamment aux transporteurs étrangers qui, à l'heure actuelle, traversent parfois la France sans y acheter de carburant ni acquitter la moindre taxe ; rationaliser le transport routier sur les courtes et moyennes distances ; favoriser l'usage d'autres modes de transport ; enfin, internaliser les coûts externes du transport.

L'Alsace fut la première collectivité à souhaiter bénéficier de l'écotaxe : l'Allemagne ayant instauré ce système sur son territoire le 1^{er} janvier 2005, des milliers de poids lourds s'étaient alors reportés sur les routes alsaciennes, parallèles aux autoroutes allemandes – et gratuites. La loi du 5 janvier 2006 a donc institué une taxe expérimentale en Alsace pour les véhicules de plus de 12 tonnes.

Puis, appliquant le principe « pollueur payeur », le Grenelle de l'environnement a posé le principe d'une « éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé ». La loi de finances pour 2009 et la loi « Grenelle I » ont défini les modalités d'application de l'écotaxe sur les poids lourds. Ambitieux et complexe, ce dispositif de grande envergure devrait entrer en vigueur le 1^{er} octobre 2013.

Au total, 15 500 kilomètres de routes seront taxés – 10 200 kilomètres de routes nationales et 5 300 de routes locales, choisies après concertation avec les collectivités territoriales. Seule une très faible part des routes locales sera concernée. 800 000 poids lourds, dont 550 000 français et 250 000 étrangers, seront assujettis à la taxe. En seront redevables tous les transporteurs de marchandises, pour compte d'autrui mais également pour compte propre.

Le montant de la taxe – 12 centimes par kilomètre en moyenne – dépend de la catégorie du véhicule, c'est-à-dire de son poids et de son nombre d'essieux. Modulé en fonction de la norme Euro, son taux varie de - 15% pour l'Euro 6 – et même de - 40 % pour un véhicule électrique – à + 20 % pour l'Euro I ou un modèle plus ancien. Autrement dit, de 6,8 centimes par kilomètre pour un petit camion bénéficiant des dernières normes écologiques à 19,6 centimes pour un gros camion très polluant. Trois régions bénéficient d'abattements – de 25 % en Aquitaine et Midi-Pyrénées et de 40 % en Bretagne. Les recettes de la taxe sont estimées à 1,2 milliard d'euros, dont 760 millions seront attribués à l'AFITF, 160 millions aux collectivités territoriales propriétaires des routes locales taxées, 50 millions de TVA sur le loyer versé à la société prestataire Écomouv' et 230 millions hors taxes pour le partenaire privé, dont 60 millions sont reversés aux sociétés de télépéage.

Afin de conférer toute sa force au principe pollueur payeur, les exonérations ont été limitées à quelques cas : outre les véhicules de transport de personnes, sont exonérés les véhicules d'intérêt général prioritaires, les véhicules et matériels agricoles, les véhicules militaires et les véhicules spécialisés tels que les bennes à ordures ménagères, les bazars forains et les camions de dépannage. Le Sénat y a ajouté les véhicules appartenant à une collectivité locale affectés à l'entretien ou à l'exploitation des routes.

La recette globale de la taxe est plafonnée au total des coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau taxable.

Étant donné l'ampleur du dispositif et le degré de fiabilité requis, le Gouvernement a eu recours à un partenariat public-privé, attribué par appel d'offres au consortium franco-italien Écomouv', constitué d'Autostrade, de Thalès, de la SNCF, de SFR et de Steria. Le contrat conclu en octobre 2011 prévoit une livraison du dispositif à l'État en 2024.

Plus de quatre ans après le vote de la taxe, les modalités de sa répercussion continuent à poser des difficultés majeures : les transporteurs routiers et les donneurs d'ordres se sont d'ailleurs unanimement opposés au décret du 4 mai 2012 qui les définit. Ils mettent en cause la complexité du texte ainsi que le manque de visibilité et les charges administratives qu'il entraîne pour les entreprises. Les conditions du transport routier rendant quasi impossible la répercussion au réel de l'écotaxe acquittée, celle-ci ne peut donc être que forfaitaire, comme le prévoit l'article 7 du projet de loi. Le prix du transport routier facturé au donneur d'ordres sera majoré, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement, et calculé en proportion du coût de l'écotaxe pour le transporteur routier. Le texte distingue deux cas de figure : le taux régional – de 0 % en Corse à 6,3 % en Alsace – s'appliquera lorsque le transport est effectué au sein d'une seule région ; en revanche, en cas de transport interrégional, c'est le taux national, de l'ordre de 4,4%, qui vaudra.

Les professionnels sont plutôt favorables au dispositif, dont ils apprécient la simplicité et la prévisibilité, même s'il n'est pas parfait : la simplicité a un prix, et au gré des itinéraires choisis, le transporteur sera tantôt favorisé, tantôt pénalisé vis-à-vis de son donneur d'ordres.

Si ces écarts sont inévitables, ils sont néanmoins d'une ampleur très limitée et permettent de protéger les transporteurs routiers. Avec ce mécanisme, la France est la seule à donner sa pleine application au principe « pollueur payeur ».

Les transporteurs routiers, les donneurs d'ordres et grossistes, les représentants de la grande distribution et du monde agricole, l'AFITF et les fonctionnaires du ministère m'ont convaincu du fait que, malgré sa complexité, l'écotaxe aura des effets positifs sur notre économie puisqu'elle permettra de financer des routes et des infrastructures innovantes, de rationaliser le transport et d'internaliser les coûts externes du transport routier. La taxe devrait être relativement neutre pour le secteur – très fragile – du transport routier pour compte d'autrui. Les entreprises pratiquant le transport pour compte propre – notamment les grossistes-distributeurs, les coopératives et les entreprises de messagerie – ne pourront pas toujours répercuter l'écotaxe mais son coût représentera au maximum 0,7 % du montant de la prestation globale. Les prix à la consommation devraient être peu affectés par l'application de la taxe : on en anticipe une hausse comprise entre 0,01 et 0,3 %.

Par le biais d'un amendement de M. Roland Ries, le Sénat a prévu l'obligation pour le Gouvernement de remettre au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration sur les prix du transport. Je vous propose d'étendre le champ de ce rapport aux thèmes suivants : les difficultés d'application et de répercussion de l'écotaxe ; l'impact de l'écotaxe et de la majoration sur les prix du transport, sur les négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres, sur les parts de marché des transporteurs routiers français de marchandises en Europe, sur les prix des produits de grande consommation et sur le report modal ; enfin, ses modalités d'application chez nos voisins européens. Je vous propose également de reporter la remise du rapport d'évaluation au 31 décembre 2014. Nous disposerons ainsi d'un recul suffisant pour proposer d'éventuelles mesures correctrices.

M. Lionel Tardy. L'écotaxe poids lourds est un sujet complexe. Si nous nous accordons tous sur un principe voté lorsque nous étions dans la majorité, sa mise en application pose deux problèmes. Tout d'abord, les entreprises de transport pour compte propre, ne pouvant répercuter la taxe, subiront des distorsions de concurrence. Ensuite, certains transporteurs pourront répercuter une taxe qu'ils n'auront pas acquittée, puisque le principe de répercussion s'applique, quel que soit le trajet parcouru. Constructifs, nos amendements visent à renforcer la solidité juridique du dispositif.

M. Philippe Kemel. Fondé sur le principe « pollueur payeur », ce judicieux dispositif d'écotaxe, dont le travail du rapporteur améliore la lisibilité, incitera au développement de l'intermodalité et au report du transport routier sur d'autres modes, tels que les voies ferrées ou fluviales.

La complexité du système risque néanmoins d'annihiler les effets économiques et sociaux attendus de la mesure. En outre, le recours au partenariat public-privé pour gérer une taxe visant à réaménager de notre réseau de transport a conduit la puissance publique à confier des investissements conséquents à un groupe privé, et ce, pour des coûts exorbitants.

Le ministre des transports s'est efforcé de simplifier le dispositif en proposant une taxation forfaitaire moyenne des poids lourds qui a certes pour effet de gommer les différences de parcours mais qui nous paraît néanmoins la seule solution possible. Nos amendements visent d'ailleurs à minimiser les disparités que le texte introduit entre le transport régional et le transport interrégional.

Favorable au principe de taxation des poids lourds, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) en redoute néanmoins les effets, d'une part, sur les petites entreprises de transport pour compte d'autrui, qui sont souvent tractionnaires de grands donneurs d'ordres et qui, ne pouvant répercuter la diminution de leurs marges sur le prix de la prestation, devront intégrer la taxe dans leurs coûts de production ; et d'autre part, sur la trésorerie des petites entreprises qui subiront un décalage entre le paiement de la taxe et la perception des recettes en provenance de leurs clients.

Enfin, les amendements permettant de mieux répartir le produit de la taxe perçu par l'État entre le transport routier et l'intermodalité, ou d'affecter une part fixe – de 20 à 25 % – du produit de la taxe au développement de celle-ci méritent un examen attentif.

M. Franck Reynier. Chacun reconnaît que la mise en application du principe de l'écotaxe présente des difficultés. S'il nous faut garder à l'esprit les objectifs consensuels du Grenelle de l'environnement et poursuivre les efforts initiés en la matière, le groupe UDI s'inquiète des modalités d'application des dispositions votées par le Parlement. Quels seront les contours et les objectifs du débat national sur la transition énergétique étant donné que le Gouvernement a déjà annoncé des mesures fortes sur le sujet ? Quant à la rénovation thermique des bâtiments, thème essentiel du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement n'y a accordé aucun soutien, ce qui a entraîné des destructions d'emplois dans le secteur. Bien que l'objectif majeur assigné à l'écotaxe soit le développement de la multimodalité, le Gouvernement a abandonné de grands projets d'infrastructures de transport ferroviaire.

En revanche, le Gouvernement ne se lasse décidément pas d'augmenter la fiscalité : en instaurant cette taxe, comment peut-il ignorer le contexte économique périlleux dans lequel le transport français se trouve actuellement en Europe, lui qui subit de plein fouet la concurrence des pays de l'Est ? Notre groupe plaide pour que le Grenelle de l'environnement redevienne un levier économique de relance de la croissance : que sont devenues les propositions du rapport Gallois en faveur de la compétitivité de notre économie ? Le taux de chômage, qui s'aggrave de jour en jour, atteint des niveaux historiques, à l'image de votre cote d'impopularité, qui bat chaque mois de nouveaux records ! Les Français souhaitent que vous changiez de politique économique. Mais vous n'écoutez personne. Il vous faut revoir vos priorités politiques et surseoir à l'application de l'écotaxe sur les poids lourds.

M. le président François Brottes. Vous étiez sans doute absent le jour où nous avons voté le crédit de compétitivité !

M. Joël Giraud. Tout en étant favorable à l'écotaxe sur les poids lourds, notre groupe estime qu'il aurait fallu consulter un certain nombre de personnes morales avant d'envisager son instauration – et notamment les comités de massif, en raison de la fragilité des territoires qu'ils couvrent, et les départements, qui sont gestionnaires de voirie et subiront des reports de trafic.

En outre, que se passera-t-il lorsque les transporteurs provenant de l'étranger auront le choix entre des itinéraires taxés et non taxés, par exemple, entre le tunnel du Fréjus, itinéraire payant du réseau concédé, et le col de Montgenèvre, qui est gratuit ? Actuellement, pour limiter le nombre de poids lourds passant par le col, nous sommes obligés de négocier avec la Commission intergouvernementale franco-italienne des mesures de régulation de trafic. Comme les camions les plus dangereux – c'est-à-dire Euro 0 – ne peuvent transiter en sécurité par des tunnels, on les fait traverser des agglomérations par un itinéraire alternatif et ce sont toujours les mêmes collectivités qui trinquent !

Or, le réseau retenu pour l'écotaxe n'améliorera nullement la situation : les transporteurs auront le choix entre, d'une part, des itinéraires gratuits et d'autre part, des itinéraires payants sur les réseaux concédé et national taxé. Ainsi, la nationale Grenoble-Gap, censée se doubler d'une autoroute, l'A51 – véritable serpent de mer –, va être taxée alors qu'aucun poids lourd ne l'emprunte ! En revanche, la route départementale du col de la Croix-Haute entre Sisteron et Grenoble, cédée au département contre son gré, ne se verra pas appliquer l'écotaxe alors qu'elle accueille 90 % des poids lourds de l'itinéraire ! Il n'est donc pas étonnant que la FNTR soit favorable au projet ! Ces effets de report de trafic doivent être corrigés sans attendre la clause de révision du dispositif, fixée au 31 décembre 2014.

Mme Brigitte Allain. Le projet de loi clarifie le cadre juridique applicable au secteur des transports tout en facilitant les interconnexions européennes et internationales. Les vingt-cinq articles qu'il comporte illustrent à quel point il était nécessaire de dépoussiérer notre code des transports.

S'agissant plus particulièrement des articles relatifs à l'écotaxe poids lourds, rappelons que le transport routier, de loin le plus polluant, produit 95,2 % du CO₂ émis par le transport de marchandises, sans compter les particules fines ni les autres pollutions qu'il engendre au détriment de la santé publique. Les infrastructures routières contribuent également à l'artificialisation des sols et à la rupture des continuités écologiques.

Il est donc impératif d'appliquer à ce mode de transport le principe « pollueur payeur » c'est-à-dire d'internaliser les coûts externes qu'il fait peser sur la santé et l'environnement. Les écologistes, qui plaident depuis longtemps en faveur de l'instauration d'une écotaxe sur les poids lourds dont les recettes seraient affectées au développement de modes de transport durables et alternatifs, ne peuvent que se féliciter de ce projet de loi.

Issue de la directive « Eurovignette » et de la loi « Grenelle I », et annoncée depuis 2009, cette mesure aurait dû s'appliquer dès 2011. Le report de son entrée en vigueur, certes regrettable, nous permettra néanmoins d'améliorer ce dispositif innovant.

Dans le cadre du rapport d'évaluation qu'a prévu le Sénat, il importera de vérifier que le texte ne favorise pas la concurrence déloyale des transporteurs d'autres pays européens.

Si nous sommes favorables aux articles du projet de loi dont nous sommes saisis, nous proposerons cependant quelques amendements.

D'une part, pour revenir sur un vote du Sénat qui a prévu d'exonérer de la taxe les véhicules de plus de 3,5 tonnes, appartenant à l'État ou à une collectivité territoriale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes. Or, non seulement le principe d'efficacité fiscale doit nous conduire à limiter les exonérations mais la puissance publique doit montrer l'exemple en matière environnementale.

D'autre part, nous proposons de permettre aux régions de percevoir une partie de l'écotaxe prélevée sur leur territoire. En effet, ces dernières contribuent au développement des modes de transport alternatifs, elles ne sont pas gestionnaires de routes. Notre amendement permettra ainsi de concrétiser l'engagement n° 45 du Grenelle de l'environnement, en vertu duquel l'instauration de l'écotaxe vise en priorité à financer les modes de transports alternatifs.

Nous proposons de supprimer le plafonnement du taux de l'écotaxe à 7 % et son encadrement dans une fourchette, qui en empêcherait l'évolution, alors même que les effets de la taxe sur le secteur des transporteurs routiers demeurent limités.

En conclusion, c'est en favorisant les circuits courts dans toutes les filières de production – industrielles, agroalimentaires, énergétiques et de service – et en instaurant une écotaxe dissuasive que nous pourrions améliorer l'organisation de notre société et de notre économie et mieux protéger l'environnement.

M. le président François Brottes. Je rappellerai à M. Reynier que le président de sa formation politique était à l'époque le ministre chargé du projet de loi « Grenelle I ». Adopté dans des conditions difficiles, à la veille d'un sommet européen, le texte fut alors voté par le groupe socialiste dans une logique de responsabilité partagée.

M. Franck Reynier. Certes, mais le contexte a changé !

M. le rapporteur pour avis. Monsieur Tardy, rien n'empêchera les entreprises pratiquant le transport de marchandises pour compte propre de répercuter le coût de l'écotaxe sur la facture finale. L'écotaxe représentera au maximum 0,7 % du coût de la prestation globale proposée par l'entreprise. Il paraît inopportun d'instaurer un régime juridique dérogatoire pour un coût aussi faible. Et c'est bien parce que le dispositif actuel est complexe que nous souhaitons modifier un décret unanimement contesté. Le système que nous proposons est simple – ce qui est impératif étant donné le contexte dans lequel se trouvent les entreprises – mais pas nécessairement parfait. C'est pourquoi le rapport d'évaluation qui sera rendu le 31 décembre 2014 nous permettra d'en corriger les éventuels effets pervers.

Certes, Monsieur Kemel, Écomouv' touchera 230 millions d'euros de loyer mais elle investira 600 millions d'euros dans le projet. Qui plus est, c'est un coup parti et il eût été coûteux pour l'État de dénoncer ce partenariat public-privé décidé par le gouvernement précédent. La somme exigée par Écomouv' nous semble d'ailleurs correspondre à la complexité du dispositif.

Vous avez raison, il nous faudra veiller à la santé des petites entreprises de ce secteur particulièrement fragile et atomisé puisque 82 % des transporteurs nationaux ont moins de dix salariés. Modifiant les dispositions du décret attaqué devant le Conseil d'État par les chargeurs et les grossistes-distributeurs, le système de répercussion automatique de l'écotaxe que nous proposons se veut le plus protecteur possible, même s'il peut en effet poser des problèmes de trésorerie ponctuels. Quant à la concurrence internationale, les transporteurs étrangers seront enfin taxés. Plus de 60 % des investissements de l'AFITF seront consacrés au développement de l'intermodalité. L'agence compte sur une montée en puissance rapide des recettes de l'écotaxe pour financer plusieurs projets à caractère local.

Monsieur Reynier, nous appliquons les dispositions que nous avons votées avec vous tout en nous efforçant de réviser un décret très mal ficelé ! Les transporteurs que j'ai auditionnés se sont félicités que le Gouvernement ait souhaité revenir sur ce texte.

Il est possible, monsieur Giraud, que les comités de massif n'aient pas été consultés ; en revanche, tous les départements l'ont été, sous l'autorité des préfets de région : trente d'entre eux ne sont d'ailleurs pas taxés. Qui plus est, la définition du réseau taxé évoluera afin de contrecarrer les stratégies d'évitement des transporteurs.

Madame Allain, les transporteurs étrangers sont soumis à l'écotaxe – qui figurera d'ailleurs sur leur facture – au même titre que les transporteurs nationaux. Le montant de la taxe dépendra de la longueur de leur parcours sur le territoire national. De surcroît, d'autres pays européens, tels que l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas, la Pologne et la Slovaquie ont institué une taxe kilométrique. La Belgique et le Danemark y songent également.

L'exonération de la taxe en faveur des véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité territoriale, affectés à l'entretien des routes, demeure en débat.

M. Frédéric Roig. L'opposition peut toujours nous faire la leçon ! Mais en plein Grenelle de l'environnement, M. Borloo accordait des permis d'exploitation des gaz de schiste !

L'avis de la FNTTR est-il officiel ? L'Union professionnelle artisanale a-t-elle également été consultée ?

M. François Sauvadet. Le Grenelle de l'environnement a défini les priorités de développement de nos infrastructures de transport, mettant l'accent sur le réseau ferré, en particulier pour le fret, et prévu de grands projets comme Seine Nord. Or, vous avez gelé tous ces grands projets, mais vous essayez de récupérer les recettes de la taxe avant même d'en avoir déterminé l'usage !

Ensuite, le contexte économique a changé : nous venons de passer le cap des 3,17 millions de chômeurs et les entreprises de transport sont extrêmement fragilisées. L'instauration de l'écotaxe nous aurait paru tout à fait acceptable si nous étions parvenus à harmoniser les conditions de concurrence entre les transporteurs au niveau européen, qu'il s'agisse des volumes qu'ils transportent, des essieux, du temps de travail et de conduite des personnels ou des charges pesant sur les entreprises. Faute de quoi les transporteurs les plus importants envisagent à présent de délocaliser leur activité.

Troisièmement, des systèmes de GPS très performants permettent désormais à des poids lourds d'éviter les autoroutes et d'emprunter des itinéraires alternatifs qui ne sont absolument pas conçus pour les accueillir.

Et de grâce, monsieur le rapporteur, maintenez l'exonération d'écotaxe pour les collectivités locales ! Non seulement le Gouvernement annonce une diminution de 4,5 milliards d'euros de leurs dotations – soit dix millions d'euros de ressources en moins dans les deux ans pour mon conseil général –, mais il souhaiterait en plus taxer les services qu'ils ont rendus à la population ?

Nous souhaitons que l'écotaxe soit suspendue tant que les conditions d'exercice de l'activité de transport routier de marchandises n'auront pas fait l'objet d'une harmonisation dans l'espace européen.

Mme Annick Le Loch. Si la Bretagne est sensible à la nécessité de limiter l'impact du transport routier sur l'environnement, de financer les infrastructures et de développer la multimodalité, elle est cependant très en colère face à cette mesure et souhaite que la spécificité de la situation économique des régions périphériques soit mieux prise en compte. Premier bassin agroalimentaire français, la Bretagne emploie 57 000 personnes dans ce secteur et produit pour trente millions de consommateurs. La pêche bretonne représente un

tiers du chiffre d'affaires et des effectifs nationaux. Elle est essentiellement vendue en frais mais, pour un quart, en dehors de l'hexagone et par camions. Or, la répercussion des coûts de production sur le produit final pose des difficultés. Qui plus est, les grands distributeurs exigent une livraison à « zéro stock ».

Certes, la Bretagne a obtenu une réduction de 40 % du taux de l'écotaxe. Mais en l'état actuel, le texte empêche les chargeurs bretons, soumis à un taux interrégional unique de 4,4 %, de profiter de la minoration de 40 % de l'écotaxe dont bénéficient les transporteurs. Nous proposons donc un amendement pour y remédier. À défaut, nous assisterons à une envolée inacceptable des coûts de transport en Bretagne.

M. Jean-Claude Mathis. En vertu du principe de majoration forfaitaire automatique, le montant de la taxe acquittée par le transporteur ne correspondra pas au montant répercuté sur la facture payée par le client. Dès lors, comment éviter de fragiliser le secteur des transports ?

Par ailleurs, l'article 7 distingue les transporteurs pour compte d'autrui des transporteurs pour compte propre – c'est-à-dire notamment les grossistes distributeurs. Ces derniers, qui sont à 80 % de très petites entreprises, ne pourront répercuter l'écotaxe sur le prix de transport : comment leur offrir des garanties équivalentes à celles accordées aux transporteurs pour compte d'autrui ?

Mme Corinne Erhel. Nous sommes bien sûr très favorables au développement de l'intermodalité ainsi qu'au report modal, lorsqu'il est possible.

Cependant, les modalités de répercussion de l'écotaxe et l'application de la majoration forfaitaire posent un problème d'équilibre économique entre les transporteurs, d'une part, et les chargeurs et les producteurs d'autre part. L'application d'un taux unique national annihile l'avantage consenti aux régions périphériques telles que la Bretagne, l'Aquitaine et le Midi-Pyrénées. Il est par ailleurs essentiel de tenir compte des spécificités économiques de ces régions – notamment de l'importance du secteur agroalimentaire en Bretagne – et de la fragilité de certains secteurs d'activité, tels que la production laitière.

M. Alain Marc. Il est évident que ce système entraînera un report des flux vers les routes départementales. Or, aucune compensation n'est prévue pour les départements. Le dispositif conduira aussi certains transporteurs à effectuer des trajets plus longs pour éviter de payer la taxe, ce qui va à l'encontre de l'objectif écologique poursuivi. Enfin, l'écotaxe aura des effets cumulatifs sur certains produits dont il n'est pas opportun d'augmenter le prix en pleine période de crise.

M. le président François Brottes. Allonger les trajets pour ne pas payer la taxe ? Vous oubliez le prix du carburant !

M. Hervé Pellois. La Bretagne est une région très particulière : il s'agit d'un territoire périphérique, dans lequel la production agroalimentaire est prépondérante – et correspond à un quart du chiffre d'affaires national du secteur. La réforme proposée aura donc pour effet de faire peser une taxe sur des producteurs vulnérables dont les marges sont extrêmement faibles. C'est pourquoi pour les régions périphériques, nous proposons l'application successive du taux régional puis du taux interrégional dans le cas où l'itinéraire du poids-lourd le conduirait hors de sa région d'origine.

M. Dino Ciniéri. Les préoccupations des négociants grossistes, des fournisseurs d'énergie, des transporteurs de bois-énergie et des producteurs de lait ont été abondamment relayées. La libéralisation du cabotage, annoncée pour 2014, risque également de fragiliser nos transporteurs, confrontés à la concurrence déloyale de leurs homologues des pays de l'Est. Alors que ce secteur est déjà pénalisé par le coût du travail, plus élevé que chez nos voisins européens, et que sur le seul mois de janvier 2013, les investissements ont chuté de 15 %, comment éviter qu'il ne sombre sous le poids d'une nouvelle taxe ? Ne faut-il pas réguler les charges sociales des entreprises au niveau européen ?

M. Jean-Pierre Le Roch. L'agriculture et l'agroalimentaire – en particulier le secteur du lait – vivent des moments difficiles. La situation de ce secteur économique s'étant fragilisée depuis que la taxe Borloo a été votée, les véhicules de collecte de lait devraient être exonérés de l'écotaxe, d'autant qu'ils utilisent rarement les routes qui y sont soumises. La collecte de lait se fait à l'échelle nationale, et cette taxe risque d'être répercutée sur le prix du lait chez le producteur, éternelle variable d'ajustement. Une directive européenne permet d'ailleurs aux États d'exonérer certains types de véhicules, dont ceux de la collecte de lait.

M. Daniel Fasquelle. Prévoyant une écotaxe sans avantages, puisque son montant sera indépendant du trajet effectivement emprunté, et sans contreparties, puisque les investissements essentiels comme le canal Seine-Nord Europe ou les lignes de grande vitesse pouvant servir pour le fret sont remis en cause, le projet de loi dénature l'esprit originel de cette mesure. En revanche, il en conserve, voire en aggrave les inconvénients pour les TPE qui représentent 80 % des entreprises effectuant du transport pour compte propre – essentiellement des grossistes-distributeurs –, qui ne pourront pas répercuter la taxe sur les utilisateurs finaux. La complexité administrative du dispositif les handicapera également.

Enfin, ne négligeons pas les conséquences délétères de la taxe sur la compétitivité de l'économie française : un produit fabriqué à l'étranger ne sera frappé qu'une fois ; mais un produit fabriqué en France le sera plusieurs fois, à chaque étape du processus de fabrication et de distribution. Vous proclamez vouloir lutter contre le chômage, tout en vous apprêtant à fragiliser les transporteurs routiers qui souffrent déjà de la concurrence déloyale à l'échelle européenne, dont vous avez aggravé les conditions. Laissons entre parenthèses cette taxe qui, dans le contexte actuel, ne peut avoir que des effets négatifs !

M. le président François Brottes. N'oubliez pas que le crédit compétitivité ne sera pas versé aux entreprises étrangères.

M. Daniel Fasquelle. Il n'est ni financé ni mis en place.

M. Thierry Benoit. Si le Grenelle de l'environnement avait suscité un engouement unanime, il serait inopportun d'instaurer une nouvelle taxe – car le projet de loi dénature l'esprit de l'écotaxe d'origine – alors que le contexte économique s'est fortement dégradé. Nous proposons de surseoir à la mise en application du dispositif jusqu'à janvier 2015, afin de permettre au Gouvernement d'en harmoniser les modalités à l'échelle européenne en généralisant le principe du pollueur-payeur.

Les entreprises des régions périphériques – comme la Bretagne où il n'y a ni fret ferroviaire ni fret fluvial possible –, ne pouvant faire appel qu'à la route, se retrouvent piégées. Le projet de loi néglige également la spécificité de certaines activités, comme le lait, l'agroalimentaire, la pêche, la collecte des huiles usagées ou les activités liées à la

préservation de l'environnement. Au final, cette écotaxe, qui ne pourra pas être supportée par les entreprises, sera payée par le consommateur.

Daniel Goldberg, rapporteur de la mission d'information sur les coûts de production en France, nous présentera bientôt le rapport final ; celui-ci relatera les besoins des entreprises françaises, qui nous demandent de cesser de complexifier la réglementation européenne et de leur permettre de lutter à armes égales avec leurs concurrents européens et internationaux. Suspendre la mise en œuvre de l'écotaxe permettrait au Gouvernement d'affiner le projet et de l'introduire dans un contexte économique plus favorable, la profondeur de la crise actuelle étant sans égale depuis celle de 1929.

M. le président François Brottes. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a besoin de ces recettes pour réaliser des aménagements nécessaires à l'intermodalité ; j'espère donc que votre amendement prévoit d'autres sources de financement pour cette structure.

Mme Anne Grommerch. Comme le soulignent nos collègues bretons, nous devons tenir compte des spécificités régionales. Située sur un axe international Nord-Sud, ma région – la Lorraine – subit la traversée de 20 000 poids lourds par jour. Contrairement à la cession des tronçons d'autoroute gratuits, envisagée par l'État, l'écotaxe représenterait pour nous un intérêt, à condition que ses recettes servent aux investissements dans les territoires.

François Sauvadet l'a souligné : les véhicules d'entretien devraient être exonérés. On ne saurait solliciter davantage les collectivités qui voient leurs dotations chuter de manière considérable. Afin de satisfaire chacun, l'écotaxe doit être appliquée avec souplesse.

M. Alain Suguenot. Cette taxe serait bénéfique si elle servait à égaliser les conditions de concurrence au niveau européen. Mais en rendant le coût pour le donneur d'ordre indépendant du trajet effectivement parcouru par le transporteur, le projet dénature le principe d'origine. Le trafic se reportera sur des axes qui n'y sont pas préparés ; surtout – vice rédhibitoire –, le signal prix, initialement prévu par le législateur pour inciter le chargeur à se tourner vers le transporteur le plus vertueux, est remplacé par un simple coût d'usage du réseau routier. Les taux applicables seront enfin différents d'une région à l'autre, ce qui incite le transporteur à emprunter le trajet le plus long, mais le moins taxé – une aberration au regard de l'objectif de la mesure.

M. le rapporteur pour avis. Il est incroyable de recevoir des leçons de la part de ceux qui ont privatisé les autoroutes – jadis une manne régulière pour l'État –, multiplié les effets d'annonce sans jamais budgéter les grands travaux, et conçu le décret du 4 mai 2012 – une usine à gaz qui fait l'unanimité contre elle ! Monsieur Benoit, comment financera-t-on les grands projets de l'AFITF si l'on reporte l'application de la taxe à 2015 ? N'est-il pas démagogique de dénoncer une taxe que vous avez votée à l'unanimité ? Cette taxe met en œuvre le principe du pollueur-payeur puisqu'elle compense les coûts que la fréquentation d'une route engendre pour l'environnement et pour la collectivité.

Monsieur Roig, les transporteurs – qui s'opposaient farouchement à votre décret – sont satisfaits de l'évolution du dispositif proposée par le Gouvernement, le système de répercussion automatique qui permet au transporteur de récupérer, peu ou prou, le montant de la taxe représentant pour eux une protection efficace. Certes, nos collègues bretons l'ont souligné, la répercussion peut parfois poser problème, notamment en raison de l'existence d'un taux national supérieur au taux régional. La Fédération nationale des transports routiers

(FNTR) y voit pourtant le dispositif le moins pénalisant pour le secteur ; par ailleurs, les transporteurs abonnés auprès d'une société habilitée au télépéage (SHT), bénéficieront d'une réduction de 10 %.

Monsieur Sauvadet, élu d'un territoire rural, j'admets qu'il n'est pas logique de taxer une collectivité qui a fait le choix d'internaliser ce service public ; je m'en remettrai donc à la sagesse de mes collègues. Quant à la majoration et à la répercussion automatiques, elles constituent une garantie de protection pour les transporteurs – dont les taux de marge sont évalués à 1 ou 1,5 % – dans les négociations qu'ils mènent avec les chargeurs.

Les préoccupations de nos collègues bretons – notamment quant à l'iniquité que constituerait l'application du taux national à un trajet commencé sur une ligne régionale – méritent de recevoir des réponses positives dans la discussion sur les amendements.

Messieurs Fasquelle, Marc et Benoit, on ne financera des projets d'infrastructures et de report modal que si l'on dispose de recettes ; cette écotaxe est donc nécessaire. Vous en aviez arrêté le principe ; nous ne faisons qu'en préciser les modalités. Faudrait-il donc se contenter de grands discours, sans en assumer les conséquences ? À travers la mise en œuvre du signal prix, nous confirmons le principe du pollueur-payeur, cher à tous les élus, endossant ainsi les conséquences financières du Grenelle de l'environnement. Certes, les stratégies d'évitement sont prévisibles, grâce aux systèmes de GPS embarqué. En revanche, si les inquiétudes des collecteurs de lait sont légitimes, ceux-ci ne pâtiront probablement pas de l'écotaxe, le réseau qu'ils empruntent n'y étant généralement pas soumis. La répercussion sur les prix n'est donc pas à craindre ; en Suisse et en Allemagne – où l'écotaxe est supérieure à celle que nous envisageons –, elle n'excède d'ailleurs pas 0,1 à 0,2 %. Pour autant, en examinant le rapport que le Gouvernement devra nous fournir, soyons vigilants quant aux effets du dispositif sur les prix, sur le report modal, sur les négociations entre chargeurs et transporteurs et sur l'état des différentes filières.

Monsieur Benoit, l'écotaxe n'est en rien dénaturée : le Grenelle I avait prévu que la majoration du prix du transport routier pouvait se faire sur des bases réelles ou forfaitaires. Enfin, le projet de loi prévoit bien une incitation à s'équiper en véhicules écologiquement vertueux : le taux de l'écotaxe sera minoré de 40 % pour les véhicules électriques, de 15 % pour les véhicules certifiés Euro 6 et de 5 % pour les véhicules certifiés Euro 5, la norme Euro 6 devenant obligatoire au 1^{er} janvier 2014.

La Commission en vient à l'examen des articles.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER

Article 6 bis (nouveau) : (art. 285 septies du code des douanes ; art. L. 325-1 et L. 330-2 du code de la route) : *Suppression de l'éco-taxe poids lourds alsacienne*

La Commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 6 bis sans modification.

Article 6 ter (nouveau) : (article 271 du code des douanes) : *Exonération des véhicules propriété de l'État ou d'une collectivité locale affectés à l'entretien ou à l'exploitation des routes*

La Commission examine l'amendement CE 23 de M. François-Michel Lambert.

Mme Brigitte Allain. L'amendement vise à supprimer cet article, introduit par le Sénat, qui permet d'exonérer de l'écotaxe les véhicules appartenant à l'État ou à une collectivité locale. Reconnaissez, monsieur le rapporteur, qu'il serait illogique que les services de l'État et des collectivités locales ne soient pas exemplaires par rapport à une taxe qu'ils imposent à d'autres.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable.

Mme Brigitte Allain. Vous avez dit le contraire tout à l'heure !

M. le rapporteur pour avis. Les éclairages apportés au cours de nos débats m'ont amené à changer d'avis.

M. le président François Brottes. Tout le mérite du débat en commission est de faire évoluer les positions à travers une réflexion collective. C'est pourquoi je reste attaché au principe des travaux à huis clos, qui permet au Parlement de travailler dans la sérénité.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 6 ter sans modification.

Après l'article 6 ter

La Commission est saisie de l'amendement CE 24 de M. Paul Molac.

Mme Brigitte Allain. L'écotaxe devant revenir aux collectivités locales, il s'agit d'en affecter une partie du produit aux régions, d'autant que celles-ci sont habilitées à mettre en place des infrastructures de transport pouvant se substituer à la route.

M. le rapporteur pour avis. Frappant l'usage des infrastructures, l'écotaxe permettra aux collectivités territoriales de financer l'entretien des routes qui subissent le passage des poids lourds, même si elles seront libres d'en utiliser la recette à leur convenance. Mais c'est à l'AFITF, principal destinataire de la taxe, qu'il revient de soutenir les infrastructures de transport innovantes, notamment fluviales ou maritimes.

Votre amendement contredit l'alinéa 1 de l'article 283 *quater* du code des douanes et risque de priver l'AFITF de toute source de financement. En effet, les routes nationales comme les autoroutes non concédées sont par définition situées sur le territoire de plusieurs collectivités territoriales. Enfin, votre amendement reviendrait à réduire les ressources affectées aux communes et aux départements, ce qui ne me paraît pas légitime. Avis défavorable.

M. Alain Marc. Les conseils généraux percevront-ils une partie du produit de l'écotaxe même en l'absence de réseau écotaxé sur leur territoire ?

M. le rapporteur pour avis. Non.

Mme Brigitte Allain. L'engagement 45 du Grenelle de l'environnement prévoit que les recettes servent à financer le transfert modal ; la taxe sur la route doit-elle être réduite à ne financer que l'entretien de ces mêmes routes ?

M. le rapporteur pour avis. Le développement du transport multimodal relève de l'AFITF dont votre amendement risque précisément de fragiliser les recettes.

La Commission rejette l'amendement.

Avant l'article 7

La Commission étudie l'amendement CE 5 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Le dispositif posera un problème aux entreprises qui pratiquent le transport pour compte propre, notamment aux grossistes qui assurent eux-mêmes leurs livraisons. Externaliser ce service est difficile – le client leur achète une prestation, transport compris, avec parfois des contraintes fortes d'horaires – et coûteux. Étant leur propre chargeur, ils ne peuvent pas répercuter la taxe, et risquent ainsi de faire face à des frais importants. Il faudrait restreindre le champ de la taxe aux seules entreprises de transport pour le compte d'autrui, même si cette solution n'est pas totalement satisfaisante au regard de l'objectif écologique de la taxe. Je souhaite lancer le débat sur cette question complexe.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. D'après les chiffres du Gouvernement, la part de la prestation de transport dans le coût total d'une opération complexe est estimée

entre 7 et 20 %. L'effet moyen de l'écotaxe sur les coûts de transports est quant à lui évalué à 3,7 %. La hausse des coûts que devra supporter le transporteur pour compte propre ne dépassera donc pas 0,7 %.

Quand bien même les vendeurs ne souhaitent ou ne peuvent pas identifier la part de la prestation de transport dans le prix global, il serait inefficace et juridiquement fragile de mettre en place un dispositif spécifique pour des adaptations aussi faibles. En cas d'impossibilité de déterminer le prix de la prestation de transport, ce coût devra donc être intégré dans le mécanisme traditionnel de détermination des prix par l'entreprise. Quant à la majoration obligatoire, fixée à l'article 7, elle se justifie par la nécessité de protéger le secteur du transport routier.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 20 rectifié de M. Richard Ferrand.

M. Hervé Pellois. Il s'agit de développer le transport combiné – levier important de la nécessaire adaptation du système national de transport – en exonérant de l'écotaxe les trajets routiers en amont et en aval de transports ferroviaires.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Dans le transport combiné, la plus grande part du déplacement relève de modes de transport non routiers, donc non soumis à la taxe. Par conséquent, par rapport à un trajet intégralement routier, les effets de l'écotaxe sur le transport combiné sont au pire équivalents – si le trajet routier est effectué en grande partie sur une autoroute à péage – et au mieux inférieurs – si une part significative du trajet routier est effectuée hors autoroutes. En effet, les trajets de pré- ou de post-acheminement sont comparables aux trajets en amont ou en aval d'une autoroute à péages.

Par ailleurs, les « aides à la pince », d'un montant de 18 euros TTC par unité de transport intermodale (UTI) transbordée et de 12 euros TTC par UTI à un point nodal, permettent déjà d'encourager significativement le transport combiné.

Le dispositif que vous proposez représente enfin une source supplémentaire de complexité et de charges pour les entreprises, puisqu'il leur faudrait établir *a posteriori* qu'elles ont effectué une prestation dans le cadre du transport combiné.

L'amendement est retiré.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CE 2 et CE 3 de M. Philippe Armand Martin.

M. Philippe Armand Martin. L'amendement CE 2 vise à exonérer de la taxe les opérations de transport de marchandises permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. Les grossistes-distributeurs assurent en effet l'approvisionnement quotidien du tissu économique, livrant à très brefs délais, au fur et à mesure des besoins. Or, la route seule permet un maillage fin du territoire. Afin d'optimiser les flux et les coûts de transport et de réduire leur empreinte environnementale, les grossistes-distributeurs privilégient le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison.

M. le rapporteur pour avis. Là aussi, la hausse des coûts sera marginale. Vu le schéma du réseau écotaxé, la très grande majorité des grossistes-distributeurs échapperont à la

taxe, car ils n'utilisent pas les routes qui y seront soumises ; de plus, seuls les véhicules au-delà de 3,5 tonnes seront concernés. Écomouv' est au demeurant prêt à réaliser des simulations évaluant l'impact de l'écotaxe à partir d'exemples concrets.

M. le président François Brottes. N'hésitez pas à nous soumettre des exemples de circuits, avec le tonnage du véhicule.

M. Philippe Armand Martin. Les tournées de ramassage de vin – qu'il est impossible de faire par chemin de fer – utilisent des véhicules excédant 3,5 tonnes.

L'amendement CE 3 introduit la notion de rayon maximal de 75 km autour du point de rattachement.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable pour les deux amendements. Avec mon collègue Dominique Potier, nous avons effectué plusieurs simulations. Un camion de 40 tonnes transportant des céréales, qui charge à Forcelles Saint-Gorgon le matin, vide au silo portuaire de Metz vers 10 heures, retourne à Forcelles pour recharger, remonte à Metz l'après-midi pour vider, puis revient à Forcelles recharger le soir, effectuée au total 380 km, chaque trajet Forcelles-Metz ou Metz-Forcelles correspondant à 11,16 euros d'écotaxe. Un camion de 19 tonnes livrant de l'engrais, qui part de Forcelles pour une livraison à Saint-Blin, puis revient à Forcelles pour recharger, livre à Xousses, et enfin revient à Forcelles, parcourt 300 km, l'aller-retour entre Forcelles et Saint-Blin ne donnant lieu à aucune taxe, et les trajets Forcelles-Xousses et Xousses-Forcelles correspondant chacun à 6,95 euros. Il convient donc de relativiser l'impact que cette taxe aura sur les itinéraires de transport.

La Commission rejette les amendements.

Puis elle étudie, en discussion commune, les amendements CE 4 de M. Philippe Armand Martin, CE 10 (2^{ème} rectification) et CE 11 (2^{ème} rectification) de M. Thierry Benoit.

M. Philippe Armand Martin. Il faudrait exonérer de cette taxe les prestations contribuant à la préservation de l'environnement, telles que l'assainissement, la maintenance industrielle et la collecte des déchets, sous peine d'alourdir les factures des collectivités locales et des particuliers.

M. Thierry Benoit. Nos amendements visent également à ne pas soumettre à l'écotaxe les métiers qui ont trait à l'environnement au sens large, comme la collecte des déchets ou l'assainissement, ainsi que la collecte des déchets industriels dangereux. Déjà taxés au titre de l'environnement et investis d'une mission de service public, ces métiers contribuent à la préservation de l'environnement – objectif même de l'écotaxe.

M. le rapporteur pour avis. L'exonération que vous proposez se heurte à une difficulté majeure : l'écotaxe est appliquée en fonction du genre du véhicule – sa catégorie en termes de poids et de nombre d'essieux, et sa classe écologique ou norme Euro – et non de l'usage qui en est fait. Or, un camion peut être affecté tantôt à la collecte des déchets, tantôt au ramassage ou à l'acheminement de matériaux divers ; prouver un usage particulier sera difficile, et la complexité qui s'ensuivra pénalisera les entreprises comme l'État.

La taxe poids lourds frappe l'usage des infrastructures routières afin de permettre leur entretien et le financement des autres modes de transport. Accepter ce type d'exonération, au champ d'application potentiellement très étendu, reviendrait à vider le dispositif de sa

substance et à réduire considérablement les recettes affectées à l'AFITF et aux collectivités territoriales – sans parler du risque de distorsion de concurrence entre transporteurs utilisant les mêmes routes. Enfin, cette exonération ne fait pas partie des cas prévus par la directive « Eurovignette ». Avis défavorable.

M. le président François Brottes. Il est difficile de plaider les exceptions devant le Conseil constitutionnel, comme en témoigne le destin de la taxe carbone.

M. Thierry Benoit. Il s'agit d'ajustements plutôt que d'exceptions.

La Commission rejette les amendements.

Elle est saisie de l'amendement CE 7 rectifié de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Je souhaite appeler l'attention sur la situation des réparateurs et garagistes qui n'effectuent aucune activité de transport, se contentant de faire quelques kilomètres pour amener le camion dans un centre spécialisé ou s'assurer qu'un véhicule réparé fonctionne bien. Les camions en cours de réparation, circulant avec une immatriculation « W garage » devraient être exonérés de la taxe poids lourds.

M. le rapporteur pour avis. L'immatriculation « W garage » recouvre de nombreux usages. Certains, comme le transfert de véhicules neufs ou d'occasion pour la vente, relèvent à l'évidence du champ d'application de la taxe. D'autres soulèvent davantage d'interrogations, sans qu'il soit possible de les exonérer puisque l'assujettissement à l'écotaxe n'est pas lié à l'usage qui est fait du véhicule.

Le Gouvernement m'a toutefois indiqué que les discussions menées avec le Conseil national des professions de l'automobile ont permis de trouver une solution satisfaisante et de définir des modalités spécifiques d'équipement de ces véhicules, qui tiennent compte de leur immatriculation. Votre amendement est donc satisfait.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE 8 (2^{ème} rectification) de M. Thierry Benoit et CE 22 rectifié de M. Jean-Pierre Le Roch.

M. Thierry Benoit. Notre amendement concerne les activités de collecte et de transport du lait. Une entreprise agroalimentaire bretonne qui souhaite transporter de la caséine de Brest à Fougères doit forcément emprunter le réseau écotaxé. Il s'agit pourtant d'une activité fragile qui mérite toute l'attention du Gouvernement.

M. Jean-Pierre Le Roch. Nous souhaitons également exonérer de l'écotaxe les véhicules dédiés à la collecte du lait et à son transport de la ferme à la laiterie. La mise en œuvre du dispositif doit se faire dans le cadre de la directive « Eurovignette » qui permet l'exonération de véhicules dispensés de chrono-tachygraphes.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Seules 1,3 % des routes départementales et 0,5 % de l'ensemble des routes locales sont taxées ; trente départements ne disposent d'aucun réseau local taxable. Un camion utilisant les routes départementales, communales, voire les chemins vicinaux, aura bien peu de chances d'emprunter une route soumise à l'écotaxe. Il faut donc, à nouveau, en relativiser l'impact.

M. Jean-Pierre Le Roch. J'accepte de retirer provisoirement cet amendement pour que le rapporteur et le ministre puissent le réexaminer, afin de parvenir à une rédaction adaptée avant l'examen du projet de loi dans l'hémicycle.

L'amendement CE 22 rectifié est retiré.

La Commission rejette l'amendement CE 8 (2^{ème} rectification).

Elle étudie l'amendement CE 9 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Il s'agit d'exonérer de la taxe les véhicules destinés au transport de produits agroalimentaires et de pêche.

M. le rapporteur pour avis. L'article R. 311-1 du code de la route définit précisément les véhicules et matériels agricoles exonérés : il s'agit des tracteurs et de leurs remorques, et des machines agricoles automotrices dont la vitesse n'excède pas 40 km/h. Or, les camions que vous proposez d'exonérer – véhicules de transport de marchandises travaillant notamment pour le compte de l'industrie agroalimentaire – n'appartiennent pas à cette catégorie. Avis défavorable.

M. Thierry Benoit. Il faut tenir compte des réalités régionales. La situation péninsulaire et périphérique de la Bretagne est un handicap tant par rapport à la France que par rapport à l'Europe. Les entreprises agroalimentaires ou de pêche n'y auront pas d'autre possibilité que d'emprunter le réseau écotaxé, ce qui fragilisera encore davantage un secteur déjà en difficulté : le nombre d'entreprises de pêche a diminué de 15 % depuis 2006.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CE 18 rectifié de M. Richard Ferrand.

M. Hervé Pellois. Cet amendement vise à augmenter de 25 à 30 % la minoration du taux kilométrique pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, et de 40 à 50 % pour la Bretagne, afin de tenir compte de l'éloignement de ces régions des grandes unités urbaines européennes.

M. le rapporteur pour avis. Les abattements actuellement prévus tiennent déjà compte des spécificités de ces régions périphériques. Certes, dès que le véhicule quitte la région, c'est le taux national qui s'applique sur l'ensemble du trajet ; mais cette mesure me paraît raisonnable.

L'amendement est retiré.

Article 7 : (art. L. 3221-2, L. 3222-3 et L. 3242-3 du code des transports) : *Majoration du prix du transport routier*

La commission examine l'amendement CE 6 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. L'article 7 dispose que le transporteur pourra récupérer la taxe, « quel que soit l'itinéraire emprunté ». L'article 273 du code des douanes, précisant l'assiette de la taxe poids lourds, indique que le fait générateur de la taxe renvoie au franchissement,

par un camion, d'une borne marquant le début d'un tronçon de route compris dans le périmètre soumis à la taxe. Si un transporteur évite ces routes et ne tombe pas sous le coup de la taxe, quel sera le statut exact de la somme qu'il ne manquera pas de répercuter sur son client ? Je crains que par cet article 7 nous ne mettions en place une nouvelle taxe avec une assiette et un fait générateur différents, ce qui nous vaudra une QPC dès le premier contentieux, et peut-être une censure constitutionnelle.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Lors de la discussion du Grenelle I, le principe de répercussion de l'écotaxe sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises – les chargeurs – a fait consensus. Ses modalités d'application se révèlent plus complexes ; la loi de finances pour 2009 indique ainsi que la répercussion peut se faire sur des bases réelles ou forfaitaires.

La rédaction que vous préconisez, monsieur Tardy, nous ramène au décret du 4 mai 2012. Publié deux jours plus tard, c'est-à-dire le dimanche du second tour de l'élection présidentielle, celui-ci est d'abord passé inaperçu ; mais lorsque les transporteurs routiers et les chargeurs en ont pris connaissance, il a donné lieu à une véritable levée de boucliers, en raison de sa complexité et du manque de visibilité pour les donneurs d'ordres. Un recours a d'ailleurs été déposé devant le Conseil d'État par les chargeurs et les grossistes-distributeurs.

Ce décret prévoit une majoration, sur une base réelle – quand il y a un seul donneur d'ordre – ou forfaitaire, à partir d'un pourcentage calculé par le transporteur, ou encore en fonction d'un barème fixé par l'État. Or, les conditions dans lesquelles s'effectue le transport routier rendent quasiment impossible une répercussion à l'euro près de l'écotaxe acquittée ; la répercussion ne peut donc être que forfaitaire. En effet, le prix d'une prestation de transport dépend beaucoup moins de l'itinéraire emprunté que de ses modalités – un ou plusieurs donneurs d'ordre, chargement ou déchargement en cours de route, retour à vide. Le dispositif de l'article 7 me semble donc le seul applicable. Même imparfait, il a le mérite de protéger les transporteurs routiers.

La Commission rejette l'amendement.

Elle étudie l'amendement CE 17 de M. Richard Ferrand.

Mme Corinne Erhel. Cet amendement tend à prendre réellement en compte le caractère périphérique et l'éloignement de certaines régions. Au niveau régional, le taux de majoration forfaitaire s'élèvera à 3,3 % pour la Bretagne, 1,8 pour l'Aquitaine et 1,9 pour le Midi-Pyrénées ou le Languedoc-Roussillon. Mais au niveau interrégional, c'est le taux unique national de 4,4 % qui s'appliquera, oblitérant le caractère périphérique des régions concernées. Nous demandons que pour un transport interrégional, le trajet effectué dans la région bénéficie du taux régional – par exemple de 3,3 % pour la Bretagne –, le taux unique national ne s'appliquant qu'à la partie nationale de l'itinéraire. Cette mesure permettrait de préserver l'équilibre général du dispositif, sans obérer les régions les plus périphériques, spécialisées dans l'agroalimentaire.

M. le rapporteur pour avis. Favorable : j'ai été convaincu par les différents orateurs qui se sont exprimés sur le sujet.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE 25 de M. François-Michel Lambert, CE 12 rectifié et CE 13 rectifié de M. Thierry Benoit.

Mme Brigitte Allain. Nous ne souhaitons pas encadrer les taux de majoration, qui doivent pouvoir évoluer.

M. Thierry Benoit. Nous proposons pour notre part de baisser l'assiette de l'écotaxe en fixant le taux maximum à 2 %, afin d'alléger les coûts qui pèsent sur nos entreprises.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable. L'amendement CE 25 n'est pas conforme à la Constitution dont l'article 34 précise qu'il appartient au législateur de fixer des limites à un dispositif qui porte atteinte à la liberté contractuelle. S'agissant des amendements CE 12 et CE 13 rectifiés, l'exposé des motifs indique que leur objet est de protéger les transporteurs routiers ; or, paradoxalement, ils les affaiblissent, puisqu'ils réduisent les taux de majoration qu'ils pourront appliquer aux donneurs d'ordre.

L'amendement CE 25 est retiré.

La Commission rejette successivement les amendements CE 12 et CE 13 rectifiés.

Elle est saisie de l'amendement CE 14 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Si l'écotaxe était adoptée, il faudrait au moins en assurer la stabilité, la volatilité des taux risquant de creuser la comptabilité des transporteurs routiers et de mettre un peu plus en péril leur compétitivité. Notre amendement vise à interdire la modification de ces taux avant un délai de deux ans.

M. le rapporteur pour avis. Je proposerai un amendement destiné à évaluer les effets de l'écotaxe ; par ailleurs, l'article 7 *ter*, issu d'un amendement sénatorial, prévoit la possibilité de réviser la liste des routes locales taxables. Le blocage des taux ne me paraît donc pas opportun, dans la mesure où il faudra les faire évoluer en fonction de ce que nous diront les entreprises. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La Commission étudie l'amendement CE 21 de M. Richard Ferrand.

Mme Annick Le Loch. Cet amendement précise que pour une prestation de transport combiné, seules les parties spécifiquement routières du transport font l'objet d'une majoration.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE 26 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Les auditions que j'ai menées m'ont convaincu de la nécessité de dresser un bilan global de l'application de l'écotaxe et de la majoration. Le Sénat a demandé que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration sur les prix du transport, et évaluant en particulier la « correspondance entre les

montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe [poids lourds] ».

Pour répondre aux interrogations et aux inquiétudes, je propose d'étendre ce rapport aux conséquences globales de l'application de l'écotaxe et de la majoration du prix du transport routier. Il aborderait les difficultés que transporteurs et donneurs d'ordre ont pu rencontrer dans le cadre de l'application de l'écotaxe et de la majoration ; les effets de l'écotaxe et de la majoration sur les prix du transport, sur les négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordre, et sur les parts de marché des transporteurs routiers français en Europe ; les conséquences sur les prix des produits de grande consommation ; les modalités d'application de l'écotaxe chez nos voisins européens ; et enfin les conséquences de la majoration sur le report modal.

La date proposée pour la remise du rapport est le 31 décembre 2014, afin que l'on dispose de suffisamment de recul pour percevoir d'éventuelles difficultés et proposer des mesures correctrices.

La Commission est saisie d'un sous-amendement de M. Joël Giraud à l'amendement CE 26 du rapporteur pour avis.

M. Joël Giraud. Je souhaiterais insérer, après l'alinéa 4 de l'amendement, l'alinéa suivant : « Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'écotaxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés », la loi prévoyant que ces derniers soient consultés à propos de l'ensemble des textes relatifs à l'aménagement et au transport.

Mme Frédérique Massat. Ce sous-amendement – que le groupe SRC devrait massivement soutenir – me semble important ; souvent frontaliers, les territoires de montagne seront, en effet, directement concernés par le dispositif. La formulation proposée permettrait aux comités de massif d'être consultés.

M. Alain Marc. Je soutiens sans réserve ce sous-amendement qui fait écho à mes propres préoccupations : il faut mesurer les reports de trafic – notamment en mobilisant les directions départementales des territoires (DDT) – et en tirer les conséquences financières pour les départements.

M. le rapporteur pour avis. Tout ce qui permet d'enrichir ce rapport et de renforcer l'évaluation et la concertation me paraît de bon sens. Avis favorable.

*La Commission **adopte** le sous-amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CE 26 ainsi sous-amendé.*

La Commission examine l'amendement CE 15 de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Cet amendement prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport évaluant l'impact de la mise en œuvre de l'écotaxe et la possibilité d'une généralisation du dispositif à l'échelle européenne.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement est satisfait. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Puis elle émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 **modifié**.

Article 7 bis (nouveau) : (art. L. 3223-3 du code des transports) : *Majoration du contrat de location des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes*

La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 bis **sans modification**.

Article 7 ter (nouveau) : (art. 270-IV du code des douanes) : *Révision de la liste des routes locales supportant ou susceptibles de supporter un report de trafic.*

La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 ter **sans modification**.

Après l'article 7 ter (nouveau)

La Commission est saisie de l'amendement CE 16 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Il s'agit de reporter la mise en œuvre de l'écotaxe à janvier 2015, en raison du contexte économique difficile.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. L'AFITF attend des nouvelles recettes dans les plus brefs délais.

La Commission **rejette** l'amendement.

M. le président François Brottes. Notre débat est terminé. Merci, monsieur le rapporteur, pour le travail conséquent que vous avez accompli sur ce sujet complexe.

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CE 2 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 septies et 285 septies.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 3 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 septies et 285 septies.

« Ne sont toutefois pas soumis à ces taxes, les véhicules de transport de marchandises assurant, dans le cadre d'une même rotation, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75km autour de leur point de rattachement. »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 4 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de services dédiées à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement, de maintenance industrielle et de collecte des déchets. »

II. - La perte de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 5 présenté par M. Lionel Tardy

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I °-°A l'article 269 du code des douanes, après les mots « de marchandises », insérer les mots « des entreprises inscrites au registre national des entreprises de transport routier ».

II. - La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. - La perte de recettes résultant pour l'État du IV est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 6 présenté par M. Lionel Tardy

Article 7

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « , quel que soit l'itinéraire emprunté ».

Amendement CE 7 rect. présenté par M. Lionel Tardy

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis à la taxe définie aux articles 270 à 283 septies du code des douanes.

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe, les véhicules circulant sous couvert d'un certificat W garage visé à l'article R322-3 du code de la route. ».

II – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts ».

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

Amendement CE 8 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "prioritaires" sont insérés les mots "les véhicules destinés à la collecte du lait. "

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 9 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "agricoles" sont insérés les mots: "agroalimentaires et de pêche".

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 10 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service public liée à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement ou de collecte des déchets. »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 11 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service de proximité de collecte des déchets industriels dangereux et des huiles usagées définies aux articles R543-3 à R543-15 du Code de l'Environnement. »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 12 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – À la première phrase de l'alinéa 7, substituer au taux : « 7% », le taux : « 2% ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 13 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – Après le mot : « et », rédiger ainsi la fin de la première phrase de l'alinéa 7 :

« 2% les deux premières années de l'application de cette taxe, puis ils pourront être revalorisés tous les deux par arrêté ministériel jusqu'au taux maximum de 7%. ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 14 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – Compléter la dernière phrase de l'alinéa 7 par les mots :

« et ne sont modifiables que passé un délai de deux ans ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 15 présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV – Avant le 1^{er} septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les modalités d'application de l'écotaxe dans les autres pays de l'Union européenne et les possibilités de la mise en place d'une écotaxe sur les poids lourds à l'échelle communautaire. »

Amendement CE 16 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel après l'article 7 ter

Insérer l'article suivant :

I. L'arrêté ministériel visant à appliquer les dispositions de la taxe poids lourds prévues aux articles 6 bis à 7 ter de la présente loi ne pourra être pris qu'à compter du 1^{er} janvier 2015.

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 17 présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

Amendement CE 18 rect. présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegam Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Au 2° de l'article 275 du code des douanes, le taux : « 25% » est remplacé par le taux : « 30% » et le taux : « 40% » est remplacé par le taux : « 50% ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 20 rect. présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegam Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé : « les transports routiers de pré ou post acheminement d'un transport ferroviaire ne sont pas soumis à la taxe ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 21 présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la prestation de transport fait intervenir plusieurs modes de transport, la majoration n'est appliquée que sur la part du prix concernant un transport effectivement routier. »

Amendement CE 22 rect. présenté par M. Jean-Pierre Le Roch, M. Richard Ferrand, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Au deuxième alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires, », sont insérés les mots : « véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail, ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 23 présenté par M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article 6 ter

Supprimer cet article.

Amendement CE 24 présenté par M. Paul Molac, M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

Au deuxième alinéa de l'article 283 quater du code des douanes, les mots : « dont elles sont propriétaires » sont remplacés par les mots : « sur leur territoire »

Amendement CE 25 présenté par M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article 7

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 7 : « Ces taux correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne... (*le reste sans changement*) ».

Amendement CE 26 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis

Article 7

Substituer à l'alinéa 13 les alinéas suivants :

« III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.

« Ce rapport présente également les effets de l'éco-taxe poids lourds et du dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux. »

« Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

« Il analyse les effets de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

« Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

« Il présente les modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée. »

Sous-amendement CE 27 présenté par M. Joël Giraud à l'amendement CE 26 de M. Fabrice Verdier :

Article 7

Après l'alinéa 4 de cet amendement, insérer l'alinéa suivant :

« Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'éco-taxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.



Informations relatives à la commission

La commission a nommé :

– **M. Frédéric Barbier**, rapporteur pour avis sur le **projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (n° 775)**.

– **M. Christophe Borgel**, rapporteur pour avis sur le **projet de loi relatif à l'enseignement supérieur et à la recherche (n° 835)**.

– **M. Razzy Hammadi et Mme Annick Le Loch**, rapporteurs sur le **projet de loi relatif à la consommation (sous réserve de son dépôt)**.

– **Mme Annick Lepetit**, rapporteure sur le **projet de loi** habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour **prendre des mesures en faveur du logement (sous réserve de son dépôt)**.

Membres présents ou excusés

Commission des affaires économiques

Réunion du mercredi 27 mars 2013 à 10 heures

Présents. - M. Damien Abad, Mme Brigitte Allain, M. Frédéric Barbier, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Thierry Benoit, M. Yves Blein, M. Christophe Borgel, M. Thierry Braillard, M. François Brottes, M. Dino Cinieri, Mme Corinne Erhel, Mme Marie-Hélène Fabre, M. Daniel Fasquelle, M. Christian Franqueville, M. Franck Gilard, M. Georges Ginesta, M. Joël Giraud, M. Daniel Goldberg, Mme Pascale Got, Mme Anne Grommerch, M. Razy Hammadi, M. Henri Jibrayel, M. Armand Jung, M. Philippe Kemel, Mme Laure de La Raudière, M. Michel Lefait, Mme Annick Le Loch, Mme Annick Lepetit, M. Philippe Le Ray, Mme Audrey Linkenheld, Mme Jacqueline Maquet, M. Alain Marc, Mme Marie-Lou Marcel, M. Philippe Armand Martin, Mme Frédérique Massat, M. Jean-Claude Mathis, M. Kléber Mesquida, M. Yannick Moreau, M. Germinal Peiro, M. Hervé Pellois, Mme Josette Pons, M. Dominique Potier, M. Patrice Prat, M. François Pupponi, M. Bernard Reynès, M. Franck Reynier, M. Frédéric Roig, Mme Béatrice Santais, M. François Sauvadet, M. Michel Sordi, M. Alain Suguenot, M. Lionel Tardy, M. Jean-Charles Taugourdeau, M. Jean-Marie Tetart, Mme Catherine Troallic, Mme Clotilde Valter, M. Fabrice Verdier

Excusés. - M. Bruno Nestor Azerot, Mme Ericka Bareigts, Mme Michèle Bonneton, M. Jean-Claude Bouchet, M. Jean-Michel Couve, M. Jean Grellier, M. David Habib, M. Antoine Herth, M. Jean-Luc Laurent, M. Thierry Lazaro, M. Serge Letchimy, M. Yves Nicolin, M. Jean-Philippe Nilor, M. Éric Straumann, M. Jean-Paul Tuaiva, Mme Catherine Vautrin

Assistaient également à la réunion. - M. François André, M. Florent Boudié, M. Jean-Pierre Le Roch, M. François Vannson