



N° 3371

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 décembre 2015.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à permettre aux régions d'instaurer une écotaxe
sur les poids lourds,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale
dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Marie-Jo ZIMMERMANN,

députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le principe d'une écotaxe sur les poids lourds est une solution pertinente pour la protection de l'environnement :

- Face aux nuisances générées par les poids lourds, l'écotaxe répond parfaitement au principe pollueur-payeur ;

- L'écotaxe est dissuasive car son incidence financière avantage les solutions alternatives, notamment le ferroutage, qui deviennent alors plus compétitives ;

- L'écotaxe évite le report du trafic sur les itinéraires comportant des voies rapides ou des sections gratuites d'autoroutes, par exemple dans les régions frontalières avec l'Allemagne, pays ayant déjà une écotaxe sur les poids lourds (*LKW Maut*).

Le bilan d'une écotaxe sur les poids lourds serait également très positif du point de vue économique et financier :

- En période d'économies budgétaires, l'écotaxe est un moyen efficace pour financer les infrastructures de transport ;

- L'écotaxe cible l'utilisateur des infrastructures et non plus le contribuable, ce qui est d'autant plus logique que selon les services techniques, un poids lourd dégrade autant les routes que 1 000 voitures particulières ;

- L'écotaxe rééquilibre la concurrence étrangère car elle s'appliquerait de manière uniforme, alors qu'actuellement les poids lourds d'Europe du nord traversent toute la France pour se rendre en Espagne sans consommer de carburant en France et donc, en échappant à nos taxes.

Plusieurs initiatives furent prises par des parlementaires de régions frontalières pour qu'une écotaxe puisse être instaurée localement dans le but d'éviter un report trop important du transit international (*cf.*, par exemple, les propositions de loi du 25 janvier 2006, n° 2822 à l'Assemblée nationale et n° 178 au Sénat).

Finalement, à l'occasion de l'examen du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, puis du projet de loi de finances rectificative pour 2006, une « taxe poids lourds alsacienne »

(TPLA) fut instaurée à titre expérimental. Elle était destinée à maîtriser le report vers cette région d'un important trafic de poids lourds dû à la mise en place en Allemagne d'une contribution sur ces véhicules. Cette initiative a été reprise par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et par la loi de finances initiale pour 2009, qui l'ont généralisée sous le nom de « taxe poids lourds nationale » (TPLN).

Au total, 800 000 poids lourds de plus de 3,5 tonnes devaient être taxés sur 15 000 kilomètres de routes, dont 5 000 kilomètres de voies locales, pour un rendement brut estimé à 1,1 milliard d'euros, dont 160 millions d'euros à destination des collectivités territoriales.

L'application de cette taxe, qui devait être effective au 20 juillet 2013, a été reportée par deux fois, puis suspendue par le Premier ministre le 29 octobre 2013. Un nouveau dispositif, dénommé « péage de transit poids lourds » (PTPL), a ensuite été instauré par la loi de finances rectificative du 8 août 2014, l'assiette de cette taxe étant limitée à 4 000 kilomètres de routes et son rendement brut à 550 millions d'euros.

Toutefois, ce nouveau dispositif a été suspendu *sine die* par la ministre en charge de l'écologie et le secrétaire d'État en charge des transports le 9 octobre 2014. Par ailleurs, la résiliation du contrat de partenariat qui liait l'État à la société en charge de la collecte de l'écotaxe a été annoncée le 30 octobre 2014. Cette situation inédite a conduit à la non-application de dispositions législatives pourtant votées à la quasi-unanimité par le Parlement.

C'est pourquoi, alors que la France s'apprête à accueillir la 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015, il apparaît nécessaire de permettre aux conseils régionaux d'instaurer une écotaxe sur les poids lourds.

Les conseils régionaux sont en effet les mieux à même de juger de l'opportunité de recourir à une incitation fiscale pour réguler le transport routier sur leurs territoires et, le cas échéant, de garantir que cette contribution soit adaptée et proportionnée.

La présente proposition de loi régionalise le dispositif de l'écotaxe sur les poids lourds. Les conseils régionaux pourraient fixer, par une délibération, le taux de l'écotaxe sur les poids lourds, dans la limite de 0,20 € par kilomètre. Seraient assujettis les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Comme c'était le cas avec Ecomouv', l'État serait autorisé à conclure un contrat avec une société afin de mettre

en place un système de perception unifié. Le produit de la taxe décidée par la région serait affecté aux collectivités territoriales propriétaires des routes sur laquelle elle serait perçue.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le chapitre II du titre X du code des douanes est ainsi modifié :
- ② 1° Dans l'intitulé, le mot : « nationale » est remplacé par le mot : « régionale ».
- ③ 2° L'article 269 est complété par les mots : « dans les régions qui l'ont instituée. ».
- ④ 3° Au 1° du I l'article 270, les mots : « intégrées à des itinéraires supportant un trafic moyen journalier excédant 2 500 véhicules assujettis, et » sont supprimés.
- ⑤ 4° L'article 275 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le 2 est supprimé ;
- ⑦ b) Au 3, les mots : « compris entre 0,025 € et » sont remplacés par les mots : « inférieur ou égal à » ;
- ⑧ c) À la fin du 4, les mots : « un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget » sont remplacés par les mots : « délibération du conseil régional » ;
- ⑨ 5° Au troisième alinéa de l'article 282, la référence : « 4 » est remplacée par la référence : « 3 ».

Article 2

- ① L'article L. 3222-3 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3222-3.* – Le prix du transport est majoré de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes. »

Article 3

À la fin de la première phrase du 1 du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, l'année : « 2015 » est remplacée par l'année : « 2017 ».

