



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 32926	De <b>M. Marc Le Fur</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Côtes-d'Armor )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > transport de marchandises	<b>Analyse</b> > écotaxe. mise en place. modalités.
Question publiée au JO le : <b>16/07/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/02/2015</b> page : <b>768</b> Date de changement d'attribution : <b>16/09/2014</b> Date de renouvellement : <b>29/10/2013</b> Date de renouvellement : <b>04/02/2014</b> Date de renouvellement : <b>13/05/2014</b> Date de renouvellement : <b>30/09/2014</b>		

### Texte de la question

M. Marc Le Fur attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'écotaxe poids lourds. Par décision du 23 mai 2013, le Conseil constitutionnel a validé l'article 16 de la loi portant diverses mesures en matière d'infrastructures et de services de transport qui instaure un mécanisme de répercussion de l'écotaxe poids-lourds au bénéfice des transporteurs. Il a néanmoins assorti cette validation d'une clarification d'importance portant sur les circonstances dans lesquelles le transporteur est admis à faire jouer la majoration et figure au 10ème considérant de la décision. Celui-ci établit que l'article 16 instaure « une majoration forfaitaire du prix contractuellement défini pour la prestation de transport routier lorsque le transporteur est assujéti à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises », c'est-à-dire lorsque son véhicule de plus de 3,5 tonnes utilise le réseau taxé. Le juge constitutionnel précise, ce faisant, que, contrairement à ce que le Gouvernement a pu laisser entendre, le début de l'article 16 de la loi, à savoir « Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes acquittée par le transporteur », ne peut être compris comme désignant les charges acquittées par le transporteur au titre de la taxe dans le cadre global de ses activités, mais bien dans celui de la prestation objet de la majoration. Paiement de l'écotaxe et majoration sont, de fait, de nouveau connectés, écartant de fait le risque d'enrichissement sans cause. La haute juridiction soulève, ce faisant, la question des conditions dans lesquelles le transporteur devra apporter la preuve qu'il aura bien été « assujéti » à la taxe dans le cadre de sa prestation. Il lui demande par conséquent d'apporter les précisions réglementaires qui s'imposent, précisions qui conditionneront le jeu de la majoration.

### Texte de la réponse

L'État a été confronté à des difficultés insurmontables dans la mise en oeuvre de l'écotaxe, même aménagée après le travail de mise à plat et de concertation des commissions parlementaires. C'est au terme d'un long processus de travail, que le Gouvernement a pris la décision de suspendre sine die ce dispositif car il suscitait de l'incompréhension, et les difficultés posées par sa mise en oeuvre technique créaient un sentiment d'injustice. Ayant eu connaissance des sollicitations qui sont faites sur le terrain, dans les permanences parlementaires, par les

professionnels et populations concernées, le secrétariat d'état aux transports, à la mer et à la pêche, tient à transmettre les éléments d'information suivants. L'objectif du Gouvernement était d'appliquer les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. Pour atteindre cet objectif un consensus sur ses modalités d'application était indispensable. Or, le mécanisme de répercussion qui accompagnait le « péage de transit poids lourds » faisait peser la taxe sur toute la chaîne de production alors même que cette répercussion était difficilement applicable. Néanmoins, le Gouvernement reste attaché au principe dit de « l'utilisateur-payeur » comme source de financement des infrastructures. Ce principe est un élément d'accord avec les fédérations professionnelles de transport routier qui reconnaissent la nécessaire participation financière que les transporteurs doivent apporter à l'entretien des infrastructures de la France. Le transport routier de marchandise est vital pour l'économie, que ce soit en termes de volume ou de desserte des territoires. Pour autant, la route est une ressource qui doit être préservée. Il faut donner une visibilité sur le développement du réseau routier, son entretien et son amélioration. C'est pourquoi, le Gouvernement a constitué dans le même temps, un groupe de travail pour étudier les solutions alternatives à l'écotaxe. Cette réflexion s'articule en deux séquences : - d'une part, afin de répondre aux besoins de financement des infrastructures, une hausse de 4 centimes de la TICPE qui s'appliquera aux poids lourds dès le 1er janvier 2015, - d'autre part, l'étude d'une solution alternative, simple et efficace, qui pourrait s'appliquer dès le 1er janvier 2016 en substitution de cette hausse de la fiscalité sur les carburants. La question du financement des infrastructures de transport reste une priorité du Gouvernement, d'autant plus que ces infrastructures sont moteur de croissance et d'emploi et facteur d'attractivité des territoires. En effet, il est nécessaire de se donner les moyens d'une politique des transports ambitieuse, notamment pour moderniser et entretenir le réseau routier national, dont la qualité se dégrade, et accompagner le transport de marchandises.