

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>38460</b>	De <b>M. Alain Moyne-Bressand</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Isère )	<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>24/09/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/01/2014</b> page : <b>882</b>		

### Texte de la question

M. Alain Moyne-Bressand 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 le problème posé aux collectionneurs de poids-lourds anciens par la rédaction du décret n° 2011-234 relatif aux catégorie de véhicules soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises. Dans ses réponses aux questions n° 23821, n° 2872 et n° 25873, publiées au *Journal officiel* le 9 juillet et le 13 août 2013, d'une part, il précise que « les véhicules spécialisés identifiables grâce au genre « VASP » (véhicules automoteur spécialisés) sur le certificat d'immatriculation, ne sont pas des véhicules de transport de marchandises et ne sont donc pas assujettis », et d'autre part, paradoxalement, alors même que les véhicules de collection sont mentionnés comme tel sur leur certificat d'immatriculation et ne peuvent pas légalement transporter de marchandises tant matériellement qu'au sens commercial du terme, il considère que « les véhicules de collection qui correspondent à des véhicules conçus ou construits pour du transport de marchandise sont donc bien assujettis à l'écotaxe et que la mise en règle vis-à-vis de l'écotaxe sera aisée puisqu'il suffira de demander un équipement embarqué ». Il est ajouté « qu'il n'est pas possible d'exonérer des véhicules pour un seul usage particulier. L'assujettissement selon le genre est essentiel dans l'efficacité des contrôles ». Or il convient de signaler que les véhicules poids-lourds de collection sont peu nombreux, aisément reconnaissables entre tous et surtout portent cette mention expresse sur leur certificat d'immatriculation. Aussi, l'efficacité des contrôles ne seraient pas remis en cause en cas d'exemption d'écotaxe. Par ailleurs, l'installation d'un dispositif embarqué dans un véhicule de collection est et restera inadapté pour plusieurs raisons. En effet, du fait de l'ancienneté, de la vétusté, et de la conception même de ce type de véhicule, il sera souvent impossible d'installer un tel dispositif à l'intérieur de la cabine de ces vieux engins ou de le brancher sur une batterie en 6 volts dépourvue d'alternateur mais uniquement d'une dynamo. De surcroît, ce dispositif risque dans bien des cas de dénaturer l'aspect historique du véhicule en portant atteinte à notre patrimoine. C'est pourquoi il serait beaucoup plus raisonnable d'exempter d'écotaxe ces vénérables antiquités. Il lui demande donc à nouveau, au regard de ces précisions, s'il envisage de modifier l'article 271 du code des douanes ou d'apporter toute mesure utile permettant d'exempter de cette taxe les véhicules de collection portant cette mention sur leur certificat d'immatriculation.

### Texte de la réponse

Le principe de l'écotaxe poids lourds a été inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, votée par le Parlement à la quasi-unanimité. La taxe a été créée dans la loi de finances pour 2009, adoptée en décembre 2008 (article 153). Le champ d'application de la

taxe et l'encadrement du barème y ont alors été définis. L'écotaxe poids lourds concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, immatriculés en France ou à l'étranger. C'est une redevance kilométrique : elle dépend de la distance parcourue sur le réseau taxé. Elle vise, d'une part, à faire contribuer le transport routier de marchandises au coût d'entretien et d'usage des grands axes routiers non soumis à péage et, d'autre part, à inciter à la maîtrise de la demande de transport de marchandises et au report de trafic vers des modes de transport plus durables (ferroviaire et fluvial). Le principe de l'écotaxe poids lourds est prévu dans la directive Eurovignette et plusieurs de nos voisins ont déjà mis en place une telle redevance (Allemagne, Autriche, République tchèque, Slovaquie, Suisse...). L'écotaxe poids lourds est pertinente dans son principe. Elle a vocation à contribuer à l'entretien et au développement de nos infrastructures de transport en rapportant 1,15 milliard d'euros par an. L'intégralité de la part revenant à l'État, soit 750 millions d'euros, sera versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). La part provenant de la circulation sur les routes départementales ou communales, de l'ordre de 150 millions d'euros, sera reversée aux collectivités concernées. Marquant un tournant dans la politique en faveur du développement durable, elle n'est pas une taxe supplémentaire, mais doit remplacer une subvention budgétaire de l'État aujourd'hui allouée à l'entretien et au développement des infrastructures de transport. Le dispositif de l'écotaxe tel que prévu à une incidence faible sur les dessertes de distribution locale. L'application de la taxe a en effet été limitée au réseau routier national et aux principaux axes du réseau routier local, excluant de fait la grande majorité des trajets locaux dans les différents départements, notamment les territoires les plus ruraux. Le réseau local soumis à l'écotaxe poids lourds représente seulement 5 000 km soit 0,5 % du réseau local total. En moyenne, seuls 150 km par département sont taxés. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, l'écotaxe est en outre d'autant plus faible que les tournées sont optimisées. Le dispositif envisagé prévoit par ailleurs un montant de l'écotaxe d'autant plus élevé que les distances parcourues pour concourir à la production sont grandes. A l'inverse, elle ne peut que renforcer la compétitivité des produits locaux si le signal est correctement traduit dans les prix. C'est une forme de prime aux circuits courts. Tous les camions de plus de 3,5 tonnes seront concernés, y compris les 250 000 camions étrangers qui font du transit en France, usant ainsi les routes françaises sans contribuer aujourd'hui à leur financement. Le « made in France » ne sera donc pas désavantagé, au contraire. Le précédent Gouvernement a retenu l'option d'un contrat de partenariat public privé afin de procéder au développement et à l'exploitation d'un système de collecte de l'écotaxe. Ce contrat a été signé en octobre 2011 avec la société Ecomouv' et prévoyait une entrée en vigueur du dispositif en juillet 2013. Depuis son entrée en fonction, le Gouvernement a fait avancer ce dossier dans le cadre contractuel qui lui était imposé. Le Gouvernement s'est notamment attaché à simplifier les modalités de la répercussion de l'écotaxe poids lourds des transporteurs vers les chargeurs, prévue par la loi du 3 août 2009, par l'introduction d'un mécanisme de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport. Le précédent Gouvernement avait en effet retenu un système de répercussion complexe et inapplicable, instauré par un décret publié le 6 mai 2012. Ce décret avait rencontré l'hostilité unanime des transporteurs et des chargeurs. Le mécanisme de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport a été voté par le Parlement dans la loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports du 28 mai 2013. L'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds, reportée à deux reprises en raison de difficultés techniques, était prévue pour le 1er janvier 2014. Au vu des inquiétudes exprimées au second semestre 2013 et de la nécessité de tenir compte de son impact sur certains secteurs économiques particulièrement fragiles, le Premier ministre a décidé le 29 octobre 2013 la suspension de la mise en place de l'écotaxe pour donner le temps nécessaire d'un dialogue au niveau national et régional. Une mission d'information parlementaire vient d'être mise en place à l'Assemblée nationale. Ouvrant le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés par le dispositif, elle fera des propositions nécessaires.