



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 14652	De Mme Natalia Pouzyreff ( La République en Marche - Yvelines )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Impossibilité du recouvrement des FPS par les opérateurs de mobilité partagée	<b>Analyse</b> > Impossibilité du recouvrement des FPS par les opérateurs de mobilité partagée.
Question publiée au JO le : <b>27/11/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/12/2018</b> page : <b>12264</b>		

### Texte de la question

Mme Natalia Pouzyreff attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la mise en œuvre du forfait post-stationnement (FPS) et ses conséquences organisationnelles et économiques qui pèsent actuellement sur les opérateurs de la mobilité partagée. Alors qu'auparavant, les entreprises de location de véhicules avaient la possibilité, en cas d'amende de stationnement, de désigner le locataire responsable ; désormais, elles doivent d'abord acquitter le règlement du FPS puis ensuite se retourner contre le locataire afin de recouvrer la somme. Cette situation est extrêmement préjudiciable aux droits et intérêts des opérateurs de mobilité partagée ainsi qu'aux clients locataires. En effet, la législation actuelle ne permet pas à ces opérateurs de transférer la responsabilité du paiement du FPS sur le conducteur réel du véhicule. Toute clause introduisant dans les contrats de location la répercussion automatique de la charge du FPS sur le client serait qualifiée de clause abusive au regard du droit de la consommation. De plus, dans l'éventualité où le client souhaiterait contester le bien-fondé du FPS, la loi ne lui permet pas car la contestation peut être uniquement exercée par le titulaire du certificat d'immatriculation, en l'espèce l'opérateur de mobilité partagée. Les conséquences financières pour les entreprises concernées sont considérables et vont jusqu'à remettre leur pérennité économique. En effet, les montants de FPS sont parfois bien supérieurs à celui du bénéfice journalier moyen issu de la location de courte durée d'un véhicule. Il est important de souligner que les acteurs de la mobilité partagée apportent une réponse adaptée aux besoins de mobilité des usagers, représentent une alternative à la possession d'un véhicule personnel en limitant l'autosolisme, une des premières sources de congestion du trafic et de pollution. La loi d'orientation des mobilités devant répondre aux problématiques de la mobilité du quotidien des usagers, il apparaît nécessaire de trouver une issue législative rapide permettant de rétablir le mécanisme de désignation du locataire responsable par l'opérateur de mobilité partagée.

### Texte de la réponse

L'objectif de la réforme du stationnement, mise en place depuis le 1er janvier 2018, après plusieurs années de travaux, est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en place un véritable service public du stationnement incluant la définition de la stratégie en matière de tarification et une meilleure incitation au paiement. Pour cela, le système est passé d'une logique de sanction pénale nationale, identique sur l'ensemble du territoire, à une logique de redevance d'occupation domaniale, décidée et maîtrisée par les collectivités locales. Les communes peuvent désormais décider de soumettre à paiement (redevance) tout ou partie du stationnement sur leur

voirie publique ainsi que le montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui est dû en cas de non-paiement immédiat ou de paiement partiel de la redevance de stationnement correspondante. Le montant de ce FPS, dont le redevable est le titulaire du certificat d'immatriculation (CI), varie donc d'une commune à l'autre, à la différence de l'amende pénale qui vient sanctionner l'infraction de non-paiement. Si le redevable souhaite contester le forfait de post-stationnement, il doit d'abord déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans le mois suivant la notification du FPS. En cas de rejet, le redevable a un mois pour saisir la commission du contentieux du stationnement payant (CCPS). La réforme, en se fondant sur un principe de redevance d'occupation domaniale, conduit à identifier un « redevable d'une créance publique » et non plus un « responsable pénal ». Dès lors, le système est construit, à l'instar du système fiscal, autour d'un redevable légal unique, le titulaire du CI, facilement identifiable par la collectivité et ayant un lien objectif raisonnable avec le fait générateur du prélèvement réclamé. La question soulevée par le paiement du FPS par le locataire de courte durée d'un véhicule relève dès lors d'un sujet de droit civil contractuel entre le propriétaire du véhicule, seul redevable vis-à-vis de l'administration, et la personne à qui il confie son véhicule et contractuellement responsable de son bon usage. Dans le cadre de cette réforme, les problématiques des professionnels de la location de courte durée ont fait l'objet d'une attention particulière. Sans remettre en cause la construction juridique du dispositif par l'introduction d'un système de désignation ouvert au loueur, des dispositions spécifiques ont été introduites pour faciliter la mise en œuvre de la récupération du FPS auprès du locataire et l'exercice par ce dernier d'un recours. Il est ainsi prévu par les textes réglementaires : la télétransmission des avis de paiement, à l'instar de ce qui existait auparavant pour l'avis de contravention, entre l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI - qui notifie pour le compte des collectivités l'avis de paiement du FPS) et les professionnels, de façon à leur permettre de répercuter rapidement sur leur client l'avis des sommes à régler et leur droit au RAPO ; la possibilité pour leur client d'exercer ledit RAPO pour le compte du loueur redevable légal, cela par le biais d'un mandat accordé par le loueur à produire devant le service instructeur. L'adaptation des conditions générales de vente est donc un élément clé de la bonne mise en œuvre de la réforme et de telles clauses ne peuvent être considérées comme des clauses abusives. À cet égard, il est possible de s'inspirer de la rédaction des contrats utilisés en Italie ou en Belgique qui s'appuient depuis de nombreuses années sur un système similaire. Le ministère chargé des transports, en lien avec les ministères concernés, s'attachera à accompagner les professionnels, notamment pour la rédaction de clauses types à insérer dans les conditions générales de vente du contrat de location.