



15ème législature

Question N° : 14654	De Mme Typhanie Degois (La République en Marche - Savoie)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Paiement du FPS par les loueurs de véhicules pour les locations de courte durée	Analyse > Paiement du FPS par les loueurs de véhicules pour les locations de courte durée.
Question publiée au JO le : 27/11/2018 Réponse publiée au JO le : 25/12/2018 page : 12264 Date de changement d'attribution : 11/12/2018		

Texte de la question

Mme Typhanie Degois attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les conséquences de la mise en place du forfait post-stationnement (FPS) pour les loueurs de véhicules de courte durée. La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a réformé le stationnement payant sur voirie. Aux termes de l'article L. 2333-87 du Code général des collectivités territoriales qui fixe les grands principes de la réforme, l'avis de paiement du FPS est destiné depuis le 1er janvier 2018 au titulaire du certificat d'immatriculation, en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement. Si des aménagements sont prévus à ce dispositif, notamment en ce qui concerne les locations de longue durée, aucune disposition spécifique n'est envisagée pour les locations de courte durée. Ainsi, alors qu'avant le 1er janvier 2018, les entreprises de location avaient la possibilité de désigner le locataire responsable d'une infraction occasionnant une amende de stationnement, ces entreprises doivent désormais s'acquitter du règlement du FPS avant de se retourner contre le locataire. Cette situation est dommageable à plusieurs titres. Premièrement, les entreprises ont régulièrement des difficultés à obtenir le remboursement du FPS par le locataire responsable, pénalisant considérablement leurs finances. Deuxièmement, l'arrivée au cas par cas des FPS et des démarches qui y sont liées représentent une charge importante pour les entreprises concernées. Enfin, le paiement par le loueur prive *de facto* le locataire du véhicule de son droit à contester le FPS. Bien que des travaux ont été engagés sur le sujet depuis le début de l'année entre le conseil national des professions de l'automobile et les acteurs de la réforme, dont les associations de collectivités, il semblerait que ces discussions n'aient pas apporté de réponse aux loueurs de courte durée. Ainsi, elle lui demande de préciser les avancées de ces travaux et s'il est envisagé de rétablir le mécanisme de désignation du locataire responsable prévu initialement, afin de mettre fin à cette situation particulièrement dommageable aux loueurs de courte durée.

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 de 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.