



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 27092

Texte de la question

M. Alain Moyne-Bressand attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la 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 catégories de véhicules soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises. En effet, l'article 1er de ce décret indique : « Tout véhicule de transport de marchandises mentionné à l'article 271 du code des douanes » est soumis à ladite taxe qui est de 0,025 à 0,20 € par kilomètre parcourus sur le réseau routier français. Or, à aucun moment, tant à l'article 1er de ce décret qu'à l'article 271 du code des douanes, n'est prévue une quelconque exemption pour les particuliers disposant de leur propre porte engin afin d'emmener leur véhicule poids-lourds de collection sur une manifestation culturelle à l'autre bout de la France, c'est-à-dire en faveur des véhicules poids-lourds détenus par de simples particuliers, qui n'ayant aucun usage commercial, roulent peu et ne sont pas rémunérés pour effectuer un éventuel transport puisque roulant exclusivement pour leur compte personnel (et parfois à vide). Dans ces conditions, il est à craindre que ces particuliers non commerçants ne soient prochainement embêtés sur le bord des routes par des agents verbalisateurs et que ce texte ne porte atteinte à leur liberté de circulation et d'aller et venir librement en France. Aussi, convient-il de réfléchir sur la nécessité de modifier, soit l'article 1er du décret, soit l'article 271 du code des douanes, pour y introduire une exemption en faveur des véhicules poids-lourds détenus par de simples particuliers qui n'ont aucune activité de type commercial. En ce sens, l'article 271 du code des douanes précise déjà que « les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie. Ne sont toutefois pas considérés comme des véhicules de transport de marchandises les véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires ». Il suffirait donc d'ajouter à la fin de cette liste des véhicules non considérés comme des véhicules de transport de marchandises, les véhicules détenus par les particuliers ne les utilisant pas à titre commercial. Compte tenu de l'importance de l'impact financier de cette taxe pour un simple particulier non commerçant par rapport à une entreprise commerciale de transport de marchandises, il lui demande s'il envisage de modifier lesdits articles cités ou d'apporter toute mesure utile permettant d'exempter de cette taxe les particuliers non commerçant et réservant l'usage de leur véhicule poids-lourds à leur usage strictement personnel.

Texte de la réponse

La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé le principe de la mise en place d'une écotaxe pour les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes. Le précédent Gouvernement avait prévu la mise en service de l'écotaxe en 2011. Deux dispositifs devaient être définis le prélèvement de l'écotaxe et sa répercussion en direction des chargeurs (c'est-à-dire de ceux qui commandent la prestation de transport), principe également voté par le Parlement. Conformément à ce qui a été décidé en 2009, le barème de l'écotaxe sera défini chaque année par arrêté, en respectant le principe adopté selon lequel

plus la taille du poids-lourd (mesurée par le nombre d'essieux) et son caractère polluant (mesuré par l'appartenance aux classes d'émissions Euro) sont grands, plus l'écotaxe est élevée. S'agissant en revanche de la répercussion, le Gouvernement sortant a, dans la précipitation, publié un décret le 6 mai 2012 mettant en place un dispositif de répercussion de la taxe complexe et difficile à mettre en oeuvre. Ce décret a été unanimement rejeté par l'ensemble des organisations professionnelles. En conséquence, dès l'été 2012, le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche a engagé un travail d'écoute et de concertation avec les acteurs concernés, à l'issue duquel il a été convenu de revoir totalement les modalités de répercussion de la taxe. Le Gouvernement a saisi le Parlement d'un projet de loi qui prévoit que les entreprises de transport puissent mettre en place un mécanisme simple de majoration forfaitaire du prix du transport. Son introduction permettra d'accompagner l'introduction de l'écotaxe et d'en répercuter le coût sur le client. La majoration est un pourcentage qui s'applique à un prix de transport librement négocié, elle ne remet pas en cause le principe de liberté contractuelle. Ce système, dont la première qualité est avant tout d'être simple et lisible, suscite des questions de la part de certaines professions ou catégories d'usagers de la route qui mettent en avant leurs spécificités. Le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche comprend ces interrogations mais souhaite rappeler les principes qui inspirent la soumission des véhicules à l'écotaxe et le dispositif de répercussion de l'écotaxe par les transporteurs. L'assujettissement à la taxe poids-lourds dépend, conformément à la directive Eurovignette qui encadre le dispositif de l'écotaxe poids-lourds, du type du véhicule. L'écotaxe a pour vocation de couvrir les coûts d'usage du réseau routier, appliquant ainsi le principe utilisateur-payeur. Il est dans cette perspective tout à fait légitime d'assujettir les poids-lourds, quel que soit leur usage. Le transport d'un véhicule, que ce soit à des fins privées ou dans le cadre d'une activité commerciale, est donc naturellement assujéti. Toutefois, la taxe étant calculée en fonction de la distance parcourue sur un réseau limité, le montant sera d'autant plus modeste que la circulation sera occasionnelle. Ainsi le poids de l'écotaxe sur les activités décrites dans la question ne saurait être significatif et la mise en place d'une exemption complexe à mettre en oeuvre et à suivre apparaît pour la collectivité d'un coût disproportionné par rapport à son intérêt. C'est bien ainsi que, s'agissant des demandes d'exemption, seuls des véhicules identifiables, comme les véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises (ambulances, bennes à ordures ménagères, fourgons funéraires...), hors champ du dispositif, ne sont pas assujéti à l'écotaxe. En vertu de l'article 271 du code des douanes, sont en outre exonérés d'écotaxe les véhicules d'intérêt général prioritaires, les véhicules et matériels agricoles, ainsi que les véhicules militaires. La liste de ces véhicules est définie par voie réglementaire. Selon l'article R. 311-1 du code de la route, les véhicules d'intérêt général prioritaires comprennent notamment les véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes et de lutte contre l'incendie. S'agissant des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes qui entrent dans le champ de l'écotaxe, il n'est en revanche pas envisageable de différencier les véhicules selon leur usage. Il serait d'ailleurs matériellement impossible de contrôler systématiquement l'utilisation réelle qui est faite du véhicule. Le dispositif de contrôles (automatiques et en bord de route) des véhicules sur le réseau taxé ne peut évidemment pas distinguer si le poids lourd transporte des déchets, des produits agricoles ou des produits manufacturés, ou s'il est utilisé par un particulier dans but non commercial. Définir l'assujettissement comme lié au genre du véhicule, donnée qui est accessible facilement par interrogation du système d'immatriculation des véhicules, rend possible un contrôle automatique. Aucun document spécifique à l'activité n'est ainsi à produire par les entreprises et le risque de taxation ou de sanction à tort est considérablement réduit. Le Gouvernement a décidé de remplacer l'expérimentation alsacienne par une phase de test du dispositif, à l'échelle nationale et à compter du mois de juillet, sur la base du volontariat et sans perception de la taxe, en vue d'une entrée en vigueur au 1er octobre. Chacun doit être conscient des enjeux de cette fiscalité écologique. Près de 800 000 véhicules devraient être assujéti, à raison de 550 000 véhicules français et 250 000 véhicules étrangers. L'écotaxe doit rapporter 1,2 milliard d'euros par an. L'intégralité de la part revenant à l'État, soit 760 millions d'euros, sera versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Ces sommes serviront à la construction d'infrastructures de transport, en particulier des infrastructures de modes de transport plus durables tels que le ferroviaire et le fluvial. La part provenant de la circulation sur les routes départementales ou communales, de l'ordre de 160 millions d'euros, sera reversée aux collectivités concernées. Le projet de loi a été adopté définitivement par le Sénat et l'Assemblée nationale, le 24 avril dernier. Le Conseil Constitutionnel a reconnu par une décision du 23 mai sa conformité à la Constitution.

Données clés

Auteur : [M. Alain Moyne-Bressand](#)

Circonscription : Isère (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27092

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [21 mai 2013](#), page 5261

Réponse publiée au JO le : [25 juin 2013](#), page 6741