



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

équidés

Question écrite n° 31544

Texte de la question

M. Dino Cinieri appelle 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 les conséquences sur la filière équine de l'instauration d'une écotaxe, sur le transport de poids-lourds de 3,5 t, de 12 centimes d'euro par km parcouru à partir du mois de juillet 2013. L'effet de cette taxation sur le transport des équidés vivants pourrait être extrêmement négatif pour la filière du cheval, ancrée territorialement et sans alternative de transports. Ce surcoût vient s'ajouter aux difficultés actuelles de la filière équine qui s'apprête à subir une hausse de la TVA très pénalisante qui handicape son avenir. Il lui demande de bien vouloir prévoir une exonération de l'application de l'écotaxe à la filière équine dans l'attente d'une étude d'impact nécessaire qu'il lui demande de bien vouloir effectuer.

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, le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche a engagé, dès l'été 2012 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 prévoyant 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 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. S'agissant des demandes d'exemption du paiement de la taxe elle-même pour certaines professions, il convient de rappeler que l'assujettissement à l'écotaxe poids lourds dépend, conformément à la directive Eurovignette qui encadre le dispositif, du type du véhicule. Les véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises (ambulances, bennes à ordures ménagères, fourgons funéraires...), hors champ du

dispositif, ne sont pas assujettis 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. Il sera précisé par décret que les véhicules et matériels agricoles exonérés sont ceux définis aux points 5 à 5.4 de cet article. 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. 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 transport de chevaux, tant dans le cadre des activités hippiques que dans le cadre agricole ou alimentaire, n'est pas à analyser en tant qu'activité. L'assujettissement est déterminé par le type de véhicule : ainsi le transport par van attelé à un véhicule de moins de 3,5 tonnes n'est pas assujetti. En revanche, le transport de chevaux par des véhicules de transport de marchandise, en particulier les ensembles tracteur et semi-remorque, est concerné et, ne faisant pas l'objet de véhicules spécialisés, doit être assujetti. Enfin, le Gouvernement a été contraint de reporter la date d'entrée en vigueur de l'écotaxe au 1er janvier 2014, en raison de dysfonctionnements dans le dispositif technique livré par Ecomouv', la société chargée de la conception du dispositif destiné à la collecte, à l'information et au contrôle automatique de l'écotaxe. Cette décision permet de garantir une mise en oeuvre entièrement sécurisée. Par ailleurs, les entreprises de transport routier sont appelées à s'enregistrer auprès de la société Ecomouv' dans les meilleurs délais. Chacun doit être conscient des enjeux de cette fiscalité écologique. Près de 800 000 véhicules devraient être assujettis, 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.

Données clés

Auteur : [M. Dino Cinieri](#)

Circonscription : Loire (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31544

Rubrique : Élevage

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juillet 2013](#), page 7140

Réponse publiée au JO le : [24 septembre 2013](#), page 10161