



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Réforme de la taxe à l'essieu

Question écrite n° 21536

Texte de la question

Mme Catherine Osson alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la réforme indispensable voire la souhaitable suppression de la « taxe à l'essieu » pour la remplacer par une taxe plus efficace au regard des préoccupations environnementales. En effet créée en 1968, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR, dite « taxe à l'essieu ») n'est pas la plus efficiente dans une logique purement écologique, puisque son assiette est fonction du tonnage du poids lourd et de son nombre d'essieux, mais non en fonction de ses performances environnementales au regard des normes européennes ; de surcroît, elle ne frappe que les poids lourds immatriculés en France, ce qui d'évidence affecte défavorablement la compétitivité des entreprises françaises. Par ailleurs, son taux au plancher, et ses nombreuses exonérations en réduisent l'assiette et la portée. Enfin, dans son rapport public annuel 2018, dans la partie sur « les missions fiscales de la Douane », la Cour des comptes (qui la qualifie d'« impôt peu efficient et d'un produit faible, inéquitable et économiquement contre-productif ») a recommandé la suppression de cette taxe compte tenu de ses coûts de recouvrement. Certes, depuis l'abandon de « l'écotaxe poids lourds » l'existence de la taxe à l'essieu est la seule transposition française de la directive européenne Eurovignette du 17 juin 1999. Mais son inefficacité écologique, son frein à la compétitivité économique des entreprises de transports françaises, et son inefficience budgétaire au regard de ses coûts de collecte plaident pour sa suppression. Est-ce un objectif prochain possible du Gouvernement dans une remise à plat de la fiscalité écologique ? Elle lui demande si le Gouvernement pourrait envisager, en substitution, d'aller comme d'autres pays européens (Suisse, Autriche, Allemagne, République Tchèque, Slovaquie, Pologne), vers la mise en place d'une tarification kilométrique de l'usage des infrastructures routières.

Texte de la réponse

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) ou « taxe à l'essieu » a pour objet de compenser les dépenses d'entretien de la voirie, occasionnées par la circulation de certaines catégories de véhicules de fort tonnage. Les autorités françaises sont conscientes des limites de cette taxe sur les véhicules, aussi bien au niveau de son rendement que de sa faible contribution à la poursuite des objectifs environnementaux. Elles ont choisi de fixer les taux de cette taxe aux minima prévus par les textes communautaires. La directive 1999/62/CE, dite « Eurovignette » n'autorise la France ni à supprimer cette taxe, ni à l'appliquer aux véhicules immatriculés dans d'autres Etats-membres car ayant déjà acquitté une taxe équivalente dans leur pays d'appartenance. Pour ces raisons, la France soutient l'idée d'une révision de la directive « Eurovignette » et notamment la révision progressive des taxes sur les véhicules dont fait partie la taxe à l'essieu. Par ailleurs, l'article 184 de la loi de finances initiale pour 2020 a, d'une part, acté le transfert du recouvrement de la TSVR de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) vers la direction générale des Finances publiques (DGFIP) et, d'autre part, choisi de rendre cette taxe exigible à terme échu et à un rythme annuel. Cette réforme de simplification vise notamment à réduire les coûts de perception de la taxe.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Osson](#)

Circonscription : Nord (8^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21536

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [16 juillet 2019](#), page 6628

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7574