

Quelques enseignements de l'Eco-taxe poids lourds

Olivier QUOY

11 février 2015

SCM

*Face à la montée des obscurantismes, des précautions, des restrictions, des normes,
y a-t-il encore place, au 21ème siècle, pour des approches scientifiques et rationnelles ?*

**Et pourtant, ça
marche !**

Mission tarification
(MEDDE/ DGITM / SAGS / MT)

Tél. : (+33 / 0) 1 40 81 78 61

Courriel : olivier.quoy@developpement-durable.gouv.fr

Quelques rappels sur les objectifs

- **Réduire** le trafic routier de marchandise, **éventuellement** par changement de mode, mais surtout par **réduction de la demande** de transport routier
- **Assurer** la **couverture des coûts d'usage** du réseau routier non concédé par tous les poids lourds (principe d'équité **utilisateur – payeur** et **non pas immédiatement pollueur-payeur**)
- **Financer** la politique de **développement intermodal** des transports
- Ceci passe par : (1) un accompagnement des transporteurs routiers (loi du 28 mai 2013) pour **répercuter** l'effet de la taxe au donneur d'ordre et envoyer un **signal prix** à l'économie (il est donc attendu que l'écotaxe soit reflétée dans les prix finaux **pour que ce soit bien pris en compte par le décideur – le consommateur**) et (2) l'**affectation** des recettes perçues sur le réseau national à l'**AFITF**.

Quelques rappels sur les acteurs

- Les administrations des **Douanes** et de **l'Ecologie** pilotent le projet
- **Les redevables** sont les **propriétaires ou utilisateurs** des véhicules assujettis
- Les **prestataires de services de télépéage** peuvent offrir des **abonnements** pour payer
- **Un partenaire unique** pour concevoir, financer puis exploiter le dispositif et **collecter la taxe**
- Le **consommateur final** ou le donneur d'ordre du transport routier doit accepter **une augmentation des prix** dépendant de la consommation de transport routier nécessaire à la réalisation du bien ou du service acquis ou demandé

Organisation

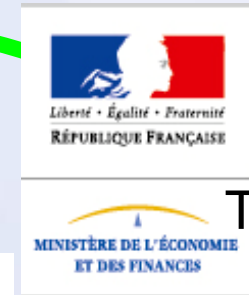
Mission de la
Tarification



PPP

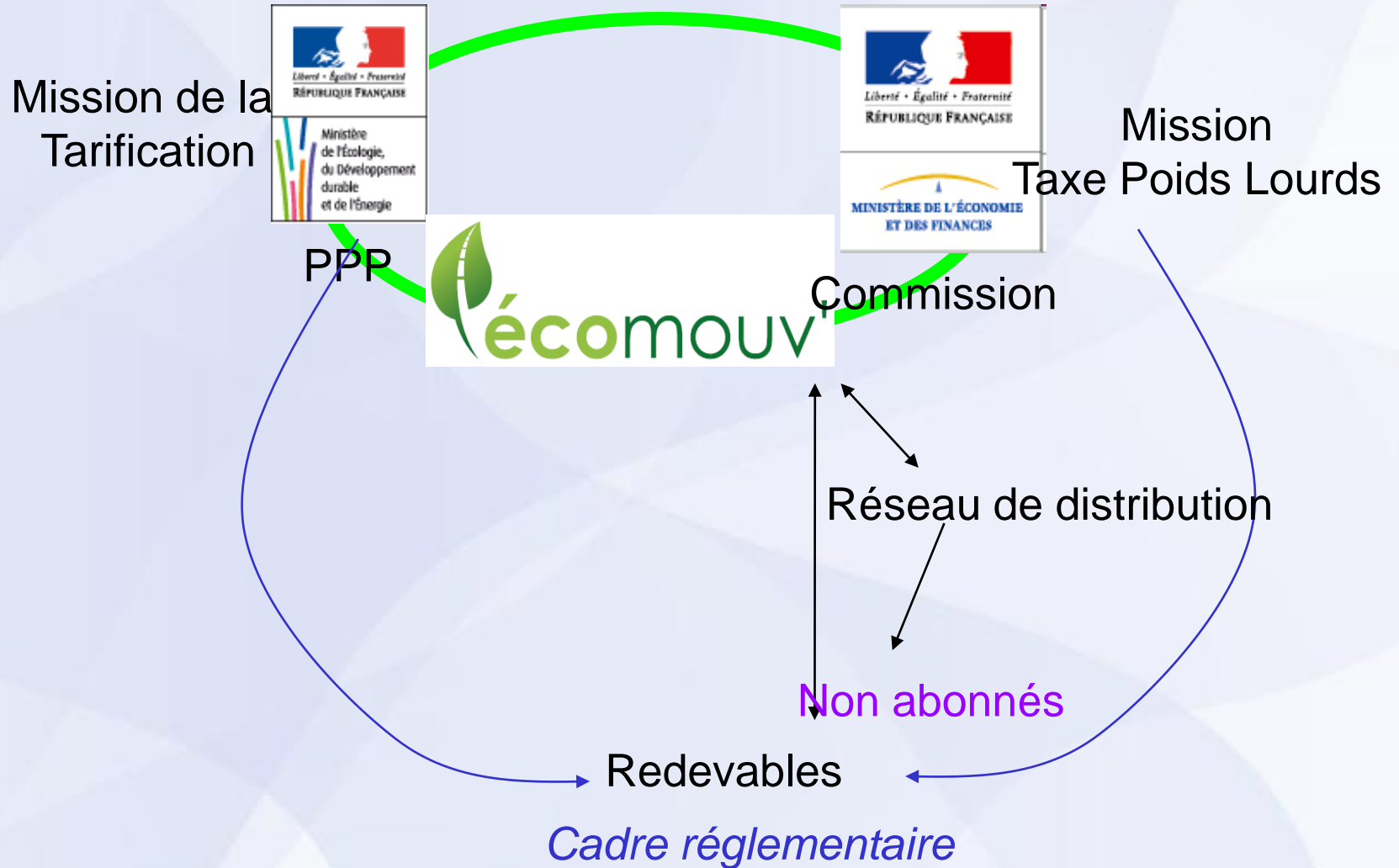


Commission

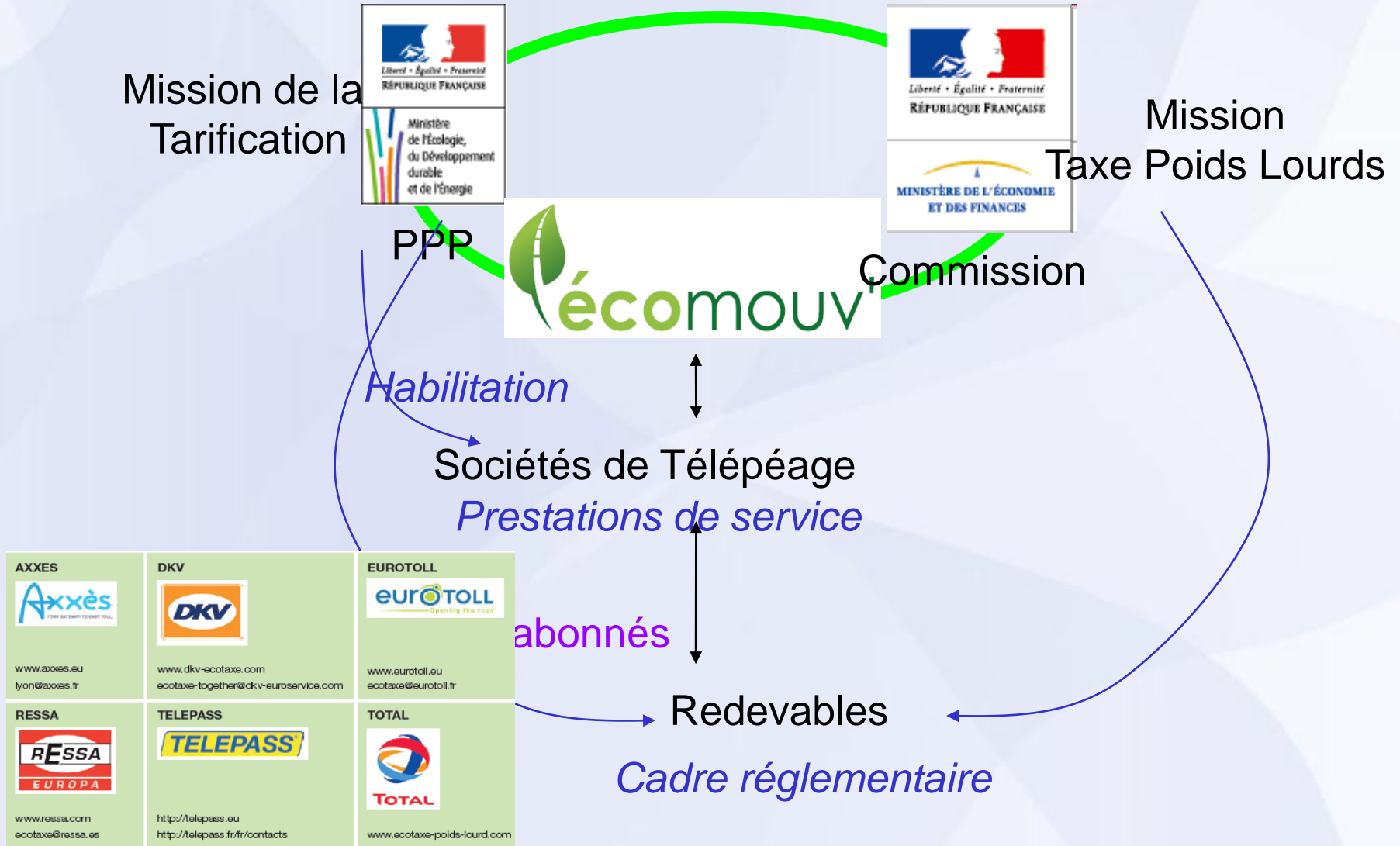


Mission
Taxe Poids Lourds

Organisation

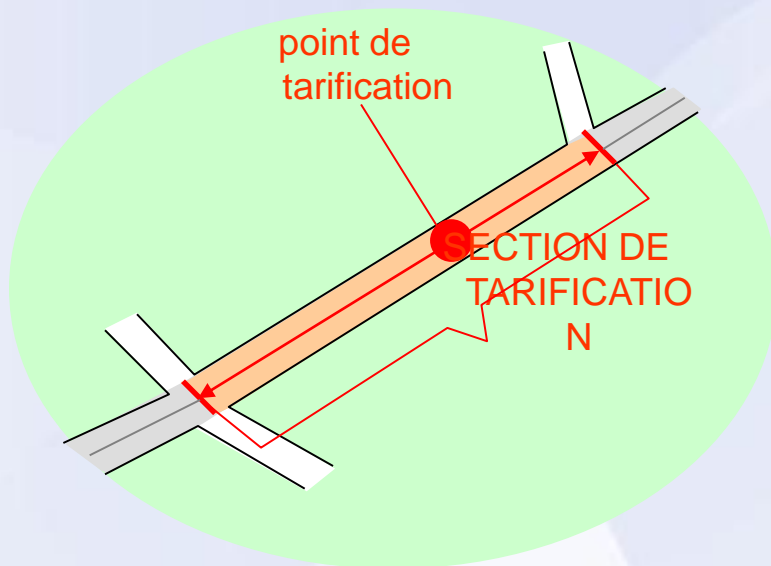


Organisation



Rappel sur les principes de tarification

- Pour faire payer, **sans arrêt**, la **distance parcourue** sur le réseau retenu, chaque itinéraire est découpé en **sections de tarification** (en principe, d'une intersection à la suivante) commandées par **autant de points de tarification** (de l'ordre de 4100 en tout). C'est le franchissement du point de tarification qui rend exigible la taxe : principe simple, pas de métrologie. Possibilité de placer le point de manière optimale => performance élevée.



La loi permet l'**agrégation** de sections trop courtes.

Le **taux** dépend du **type** de poids lourds, de sa **classe d'émission** Euro, éventuellement du **niveau de congestion** de l'infrastructure et de la zone géographique (**modulation régions périphériques**)

Homologation et performance

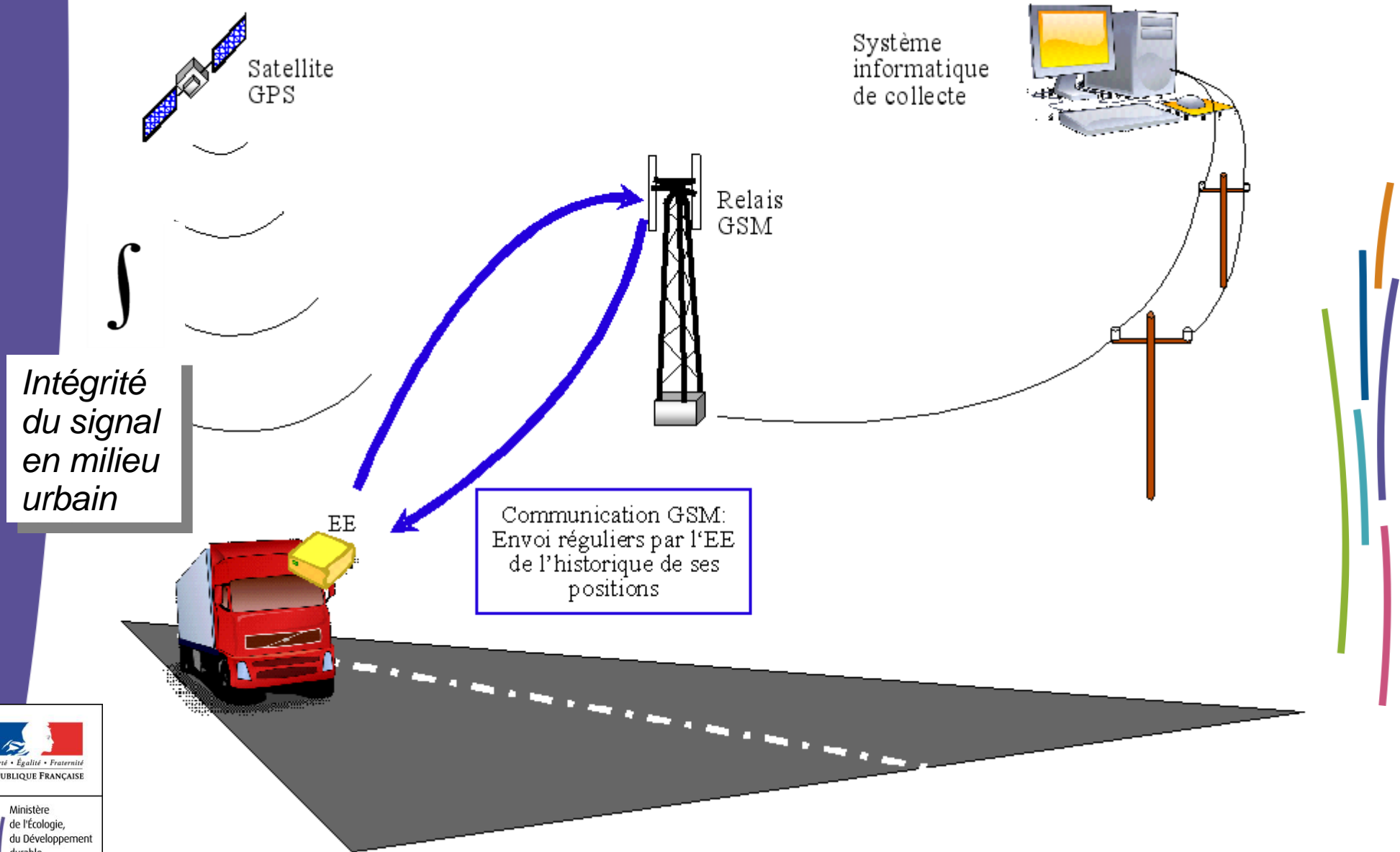
- Une **homologation**, pour s'assurer que le redevable n'est pas taxé ou sanctionné à tort => exigence forte

∫

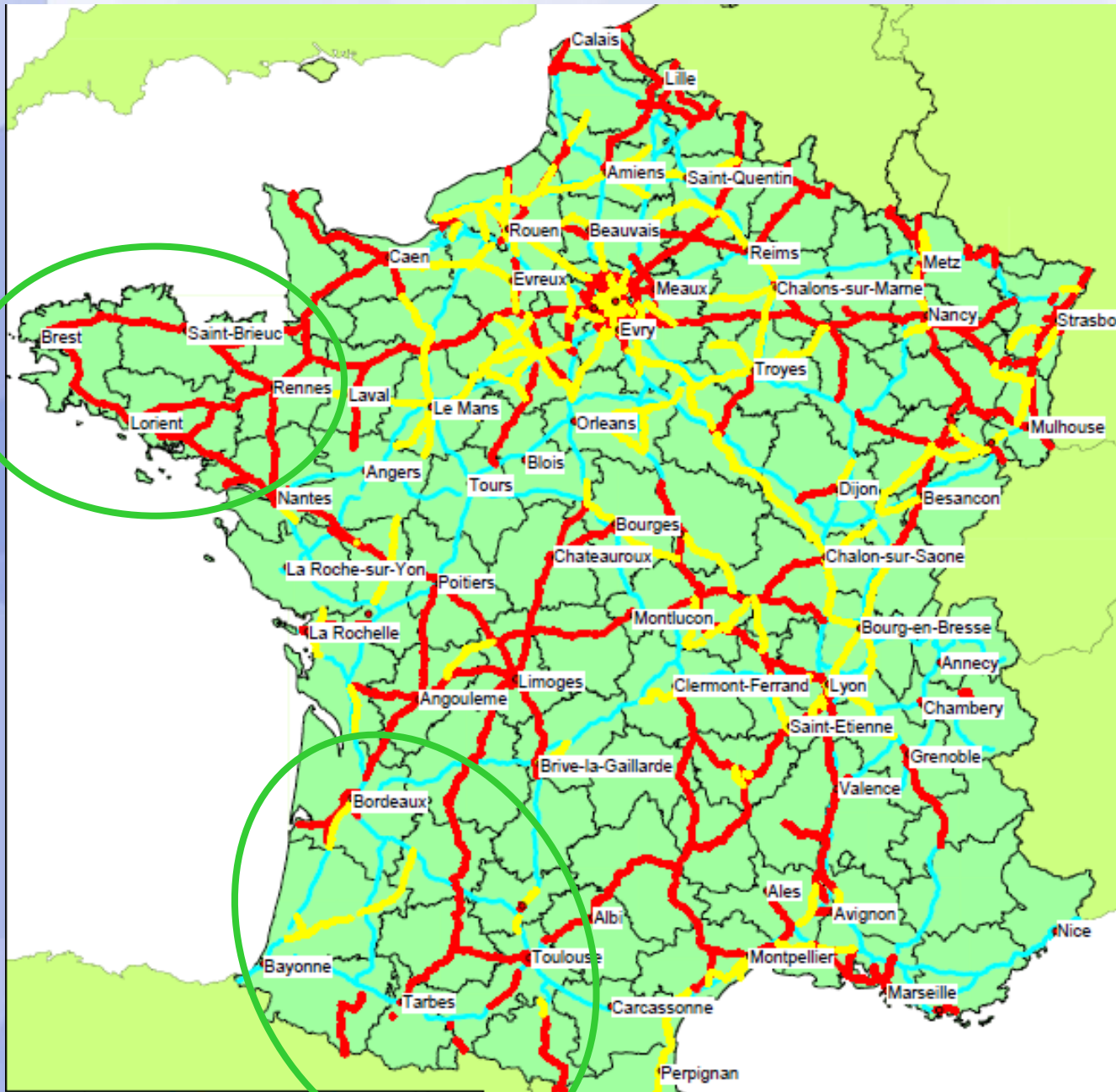
Pour la méthodologie de calcul de l'homologation

- Une mesure de **performance** pour s'assurer que le dispositif permet de taxer au plus près de ce qui est dû et de sanctionner au mieux les contrevenants => exigence standard

Rappel sur le système technique de perception



Réseau concerné



- Réseau national taxable
- réseau local décret 27/07/2011
- Réseau soumis à péage autoroutier, non taxable

-25% Régions périphériques

La mesure d'accompagnement: la majoration des prix

- Un objectif louable : **assurer** la **répercussion** de la nouvelle charge sur les prix du transport, pour que le coût du transport soit **bien reflété dans les prix** des biens et services.
- Une **demande initiale** forte des **transporteurs**.
- Un **défi** pour l'administration.
- Résumé : imposition d'une augmentation administrée à des prix de marché librement établis

Chronologie

- 1^{er} janvier 2005 : avec un an et demi de retard, l'Allemagne met en oeuvre la LKW-Maut
- 5 janvier 2006 : en réaction au report de trafic sur les routes alsaciennes lié à la LKW-Maut, les députés alsaciens font adopter une « taxe expérimentale en Alsace »
- 11 décembre 2007 : le Conseil d'Etat valide le principe de l'externalisation de certaines missions liées à la collecte de la taxe sous condition
- 27 décembre 2008 : adoption de la loi de finances pour 2009 qui fonde le cadre de la taxe poids lourds : exonération du réseau à faible trafic, -25 % dans les départements « périphériques »

Chronologie

- 12 février 2009 : avis favorable de la MaPPP
- 2 mai 2009 : lancement de la procédure de consultation
- 3 août 2009 : adoption à l'unanimité de la loi de programmation « Grenelle I » qui retient la taxe et le principe de sa répercussion
- 28 août 2009 : lancement de la concertation sur le réseau local par saisine des préfets de région (base 2 000 km)
- 30 décembre 2009 : modifications dans la loi de Finances : -25% à l'échelle des régions

Chronologie

- 29 septembre 2010 : réception des offres finales
- 30 juin 2010 : remise du rapport Abraham sur la répercussion : trois modalités : « réel » quand c'est possible, forfaitaire en % du prix selon zone origine et destination (échelle zone d'emploi), forfaitaire en € pour la messagerie
- Juillet 2010 : saisine des collectivités sur un projet de réseau local (5000 km)

Chronologie

- 14 janvier 2011: décision de classement plaçant Autostrade en premier
- 8 mars 2011 : la procédure est annulée par le TA de Cergy sur un recours de SANEF
- 24 juin 2011 : la procédure est rétablie par le Conseil d'Etat
- 27 juillet 2011 : publication du décret réseau local
- 7 septembre 2011 : signature de la convention AFITF
- 16 novembre 2011 : publication de la notification du marché

Chronologie

- Décembre 2011 : saisine du Conseil d'Etat sur le projet de décret « répercussion », version Abraham
- Janvier 2012 : saisine rectificative sur de nouvelles modalités
- 6 mai 2012 : LE décret « répercussion » (que l'on chargera de tous les pouvoirs...)
- 28 février 2013 : annonce du report de l'entrée en vigueur au 1er octobre 2013
- 28 mai 2013 : loi « transports » instaurant un nouveau régime de « majoration » des prix de transport

Chronologie

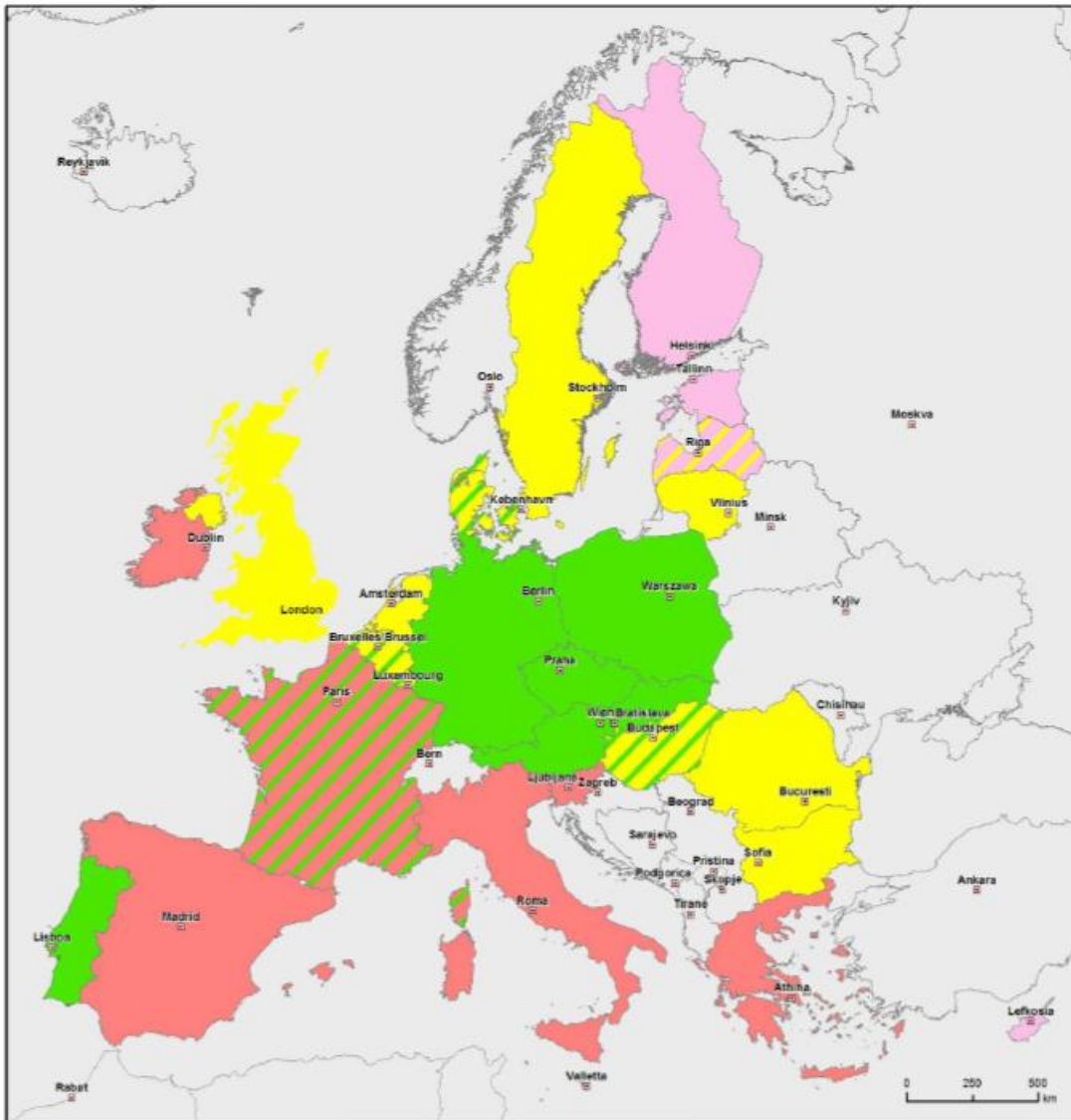
- Septembre 2013 : annonce de l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2014
- 29 octobre 2013 « suspension » à la suite des manifestations en Bretagne
- 14 mai 2014 Mission d'Information de l'Assemblée Nationale
- 21 mai 2014 Commission d'enquête du Sénat
- 26 juin 2014 « péage de transit »
- Juillet 2014 Nomination d'un médiateur
- 9 octobre 2014 « suspension »
- 30 octobre 2014 résiliation du contrat de partenariat

Un projet européen très encadré dans un cadre méconnu...






- Des technologies normées et standardisées pour assurer l'interopérabilité (DSRC, Satellitaire...)
- Confrontés aux mêmes questions et enjeux, des réponses très proches :
 - Des équipements embarqués à bord des véhicules :
 - Un système de contrôle automatique de masse :
 - Equipements fixes (portiques) et déplaçables ou mobiles (véhicules, bornes...)

PRELEVEMENTS SUR LES POIDS LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU SEIN DE L'UNION EUROPEENNE

Directive 1999/62/CE modifiée par la directive 2006/38/CE et la directive 2011/76/UE



LEGENDE

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Vignette (prélèvement basé sur une période donnée) |  | Vignette en préparation |
|  | Péage avec dispositif électronique intégré (prélèvement basé sur la distance parcourue) |  | Péage avec dispositif électronique intégré en préparation |
|  | Péage avec barrières physiques (prélèvement basé sur la distance parcourue) | | |
|  | Pas de vignette ni de péage | | |



Suisse : Exemple d'une solution à trois portiques (1x 2 voies). Le troisième portique prend les photos de l'arrière de la remorque.

Autriche : Exemple d'une solution à un portique (stop&go), une direction (1x3 voies) – en second plan une solution à deux portiques, une direction (1x3 voies)



Allemagne : Exemple d'une solution à un portique, une direction (1x2 voies)

Divers

- Le secret le mieux caché, c'est celui qui est sous vos yeux...
- En 2013, on découvre que le montant du contrat est passé de 2 à plus de 3 milliards !

(en septembre 2011, le communiqué de presse de l'AFITF annonce une valeur TTC en euros courants de 3,4 milliards... cohérente avec la valeur en euros constants HT de la notification de novembre 2011 de 2,4 milliards...)

La ferme générale

Définition du Robert :

« système de perception des impôts indirects dans lequel le fonctionnaire (fermier) traitait à forfait pour une somme déterminée à remettre d'avance au roi, se réservant pour salaire la différence entre cette somme et les sommes effectivement perçues »

Rémunération PPP :

Le prix de rémunération tient compte, (i) des coûts d'investissement; (ii) de fonctionnement et (iii) de financement. Il est lié pour le fonctionnement à des objectifs de performance.

Les déterminants de la taxe sont fixés par l'Etat

Comparer les coûts : de l'art du ratio

- *C : Coût lié au fonctionnement et à l'investissement*
- *R : Recettes liées au barème et au volume*
- *C/R varie donc ...*

De l'art de diviser par zéro

Comment évaluer le mécanisme de majoration forfaitaire des prix de transports ?

- *Comparer le montant « répercuté » forfaitaire (R) au montant « payé » réellement (P)*
- *=> R/P*
- *P peut être nul...*
- *Écart entre montants répercutés et acquittés pouvant aller de -23 % à +262 %...*

Mais rapporté au chiffre d'affaire : écart de -1 à +3 %, avec des prix qui varient du simple au triple et des marges comprises entre -6 et +13 %... tout est relatif...