

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 125

présenté par
M. Fasquelle

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 6 TER, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi modifié :

1° Après le mot : « à », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « la taxe définie aux articles 270 à 283 *quinquies*. » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules des entreprises effectuant des opérations de vente de marchandises indissociables de leur transport et dont elles ne constituent que l'accessoire, dès lors qu'elles sont assurées dans des conditions permettant la livraison de plusieurs destinataires, ou la collecte auprès de plusieurs expéditeurs, et qu'elles sont réalisées dans un rayon maximal de 75 kilomètres autour du point de rattachement du véhicule. »

II – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III - La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La prise en charge de la livraison aux clients est au cœur du modèle économique des opérateurs dont l'activité est le commerce interentreprises. Le transport est donc un accessoire des opérations de vente, non dissociable des actes de ventes. Afin d'optimiser les flux et les coûts de transport, et réduire leur empreinte environnementale, ces opérateurs privilégient depuis de nombreuses années le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison. Ces tournées ont un faible rayon d'action - 75km, avec un point de départ et de retour en entrepôt, soit environ 75km aller et 75km retour - et permettent d'optimiser le nombre de clients approvisionnés par rotation (15-20 en moyenne). Ce ne sont pas moins de 5000 véhicules (voitures, fourgons, et camions de livraison) qui circulent sur les routes de France pour assurer quotidiennement l'approvisionnement du tissu économique local, constitué par les 220 000 Cafés Hôtels Restaurants (CHR) clients des entrepositaires-grossistes en boissons.

L'efficience environnementale de ce système logistique par rapport à la multiplication des liaisons directes client/vendeur ou vendeur/client a d'ailleurs été mesurée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. Dès lors, assujettir ces entreprises à l'écotaxe poids-lourds constitue un contresens, à rebours de l'objectif poursuivi par le législateur depuis 2009. Cela risque en outre d'introduire une distorsion de concurrence au bénéfice des entreprises de types « cash and carry » - qui créent bien plus de pollution lorsque que 15 véhicules particuliers roulent, contre un seul pour une tournée moyenne effectuée par les grossistes - alors même que l'article 7 de la directive européenne « eurovignette » du 17 juin 1999 prévoit explicitement que la création d'un droit d'usage des routes secondaires ne doit pas entraîner de distorsion de concurrence entre opérateurs. Il convient donc de placer le secteur de la distribution de proximité hors du champ d'application de l'écotaxe poids-lourds.