

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 avril 2013

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS - (N° 850)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 21

présenté par
M. Martin

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

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

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 de transport de marchandises assurant, dans le cadre d'une même rotation, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75 kilomètres autour de leur point de rattachement.»

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

Les grossistes-distributeurs assurent, sur l'ensemble du territoire, l'approvisionnement quotidien du tissu économique local (BTP, cafés, hôtels, restaurants, artisanat, restauration collective, petit

commerce, tertiaire...). Ils livrent à très brefs délais, au fur et à mesure des besoins et dans les quantités voulues, les biens nécessaires à son activité.

La route constitue la seule option ouverte pour assurer un maillage fin du territoire. Afin d'optimiser les flux et les coûts de transport, et de réduire leur empreinte environnementale, les grossistes-distributeurs privilégient le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison.

L'efficience environnementale de leur modèle logistique a été mesurée et démontrée (rapport de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer de janvier 2012).

En l'absence de solution alternative à la route, il constitue la solution la plus vertueuse en termes de consommation d'énergies fossiles, d'émission de gaz à effet de serre, de congestion des routes ou de pollution sonore, car il évite la multiplication des liaisons directes client/vendeur ou vendeur/client.

La mise en place d'une taxe devrait donc encourager ce modèle et non pas le pénaliser. L'objet du présent amendement est donc de l'exclure du champ d'application de l'écotaxe.

Les caractéristiques propres au modèle logistique de la « tournée » rendront en outre impossible de faire jouer le mécanisme de majoration figurant à l'article 7 du présent projet de loi. En effet, dans le cadre de ces tournées, les grossistes-distributeurs commercialisent des produits facturés services compris (prestations de livraison ou de collecte incluses). Dès lors que le transport n'est qu'un accessoire de l'opération de vente de marchandises, aucune individualisation du coût de transport n'est possible.

Dans l'hypothèse d'une tournée permettant de livrer 25 clients en parcourant une distance de 150km avant retour du véhicule au point de rattachement, le grossiste-distributeur, qui aurait payé l'écotaxe au titre des 150km parcourus, ne pourrait pas recourir aux dispositions de l'article 7 et majorer chacun des 25 clients livrés, au risque de générer un état de fait difficilement justifiable en droit et totalement inéquitable sur un plan économique.

L'amendement tire la conséquence de cette réalité incontournable.

Enfin, taxer les tournées de proximité aurait de lourdes conséquences sur l'activité du tissu économique local, du fait de l'ampleur du réseau routier concerné (15000km de routes nationales et locales, contre les seules autoroutes en Allemagne) et de l'impact cumulatif de la taxe sur les prix (chacune des opérations de transport émaillant la chaîne de production et de commercialisation des produits français seront successivement taxées). Les zones rurales, particulièrement tributaires de la route, en seraient les premières victimes.