

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD673

présenté par

M. Alauzet, Mme Bessot Ballot, M. Thiébaud, M. Damaisin, Mme Bureau-Bonnard et Mme Rossi

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 28 TER, insérer l'article suivant:

L'article L. 1431-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la référence : « I. – » ;

2° Au deuxième alinéa, après le mot : « notamment », les mots : « le calendrier de leur mise en œuvre selon la taille des entreprises de transport, » sont supprimés ;

3° Après le même alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« II. – Toute personne qui bénéficie de l'information mentionnée au I s'acquitte d'une contribution relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par les modes de transport utilisés pour réaliser la prestation dont il bénéficie. Cette contribution est calculée en multipliant la quantité de dioxyde de carbone émise par un montant fixé en équivalent tonne de dioxyde de carbone.

« Les modalités d'application du premier alinéa du présent II, notamment le montant de la contribution fixé en équivalent tonne de dioxyde de carbone et les conditions de déclaration et de recouvrement, sont définies par voie réglementaire. » ;

4° Avant le mot : « aux », le début du dernier alinéa est ainsi rédigé : « III. – Les conditions dans lesquelles l'obligation définie au I et la contribution définie au II sont rendues applicables ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à créer un versement « éco-transport » acquitté par les donneurs d'ordres des transporteurs en fonction de la quantité de gaz à effet de serre (GES) émise par le transport.

Afin d'opérer la transition écologique du secteur des transports routiers et de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre l'État a mis en place une politique incitative visant à financer

le remplacement des véhicules poids lourds, notamment via le mécanisme de sur-amortissement renforcé en 2019. Il peut aussi favoriser cette transition en renchérissant le coût des émissions de gaz à effet de serre générées par cette activité.

Dans ce cas, ce renchérissement peut-être porté :

- Directement par le transporteur, qui est alors incité à opter pour un matériel moins émetteur de gaz à effet de serre pour réduire ces coûts mais reste soumis aux exigences de son donneur d'ordres en matière de prix ;
- Par le donneur d'ordre, qui est incité à opter pour des solutions de transport moins émettrice et à demander des services plus écologiquement exigeants.

Agir au niveau du donneur d'ordre possède l'avantage d'impacter l'ensemble de la chaîne de transport et de conduire à une réflexion globale en matière de transport écoresponsable favorisant le développement de solutions multimodales.

L'article L. 1431-3 du code des transports établit l'obligation pour les transporteurs de fournir à leurs clients le volume d'émissions de GES produit par chaque opération de transport. Le présent amendement propose de s'appuyer sur cette obligation pour créer une contribution transport calculée en fonction de la quantité de GES émise, mesurée en équivalent tonne de CO₂. Le montant de la contribution serait fixé par décret. Notons par ailleurs que l'ADEME s'est engagée à fournir aux transporteurs et chargeurs une plateforme permettant les échanges des informations concernant les émissions de CO₂.

La disposition serait applicable aux transports dont l'origine et la destination sont situés sur le territoire national. Une application aux transports dont l'origine ou la destination sont situés hors de France serait possible après adoption de dispositions le permettant au niveau européen ou international.