

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-1021

présenté par

M. Fuchs

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**

Le chapitre V du titre II du livre II du code de l'environnement est complété par un article L. 225-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 225-3. – I. – Toute entreprise qui bénéficie d'une prestation de transport commercialisée ou organisée par un prestataire au sens de l'article L1431-3 du code des transports est assujettie à une contribution due à raison des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques émis par le ou les modes de transport utilisé pour réaliser cette prestation.

« Cette contribution est également due par toute entreprise qui dispose d'un service de livraison de marchandises importées hors de l'Union européenne et qui réalise pour son propre compte des prestations de transport.

« II. – Elle est due chaque trimestre en fonction de la quantité cumulée de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques émise par l'ensemble des prestations de transport dont a bénéficié l'entreprise au cours du trimestre précédent.

« III. – La contribution est assise sur la quantité de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser les prestations de transport, selon les modalités de calcul définies à l'article L1431-3 du code des transports.

« IV. – Son taux est fixé, pour les années 2019 à 2022, selon les modalités suivantes :

« 2019 : 55 €/T.CO2e

« 2020 : 65,4 €/T.CO2e

« 2021 : 75,8 €/T.CO2e

« 2022 : 86,2 €/T.CO2e

« V. – Le redevable est tenu de déclarer, auprès du service des impôts dont il dépend ou auprès d'un organisme agréé par l'État, avant le 25 du premier mois du trimestre, un relevé conforme au modèle établi par l'administration indiquant le total des émissions du trimestre précédent.

« La contribution est établie et recouvrée au vu de ce relevé selon les règles, conditions, garanties et sanctions prévues en matière de taxe sur la valeur ajoutée.

« VI. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La multimodalité, qui consiste à opter pour plusieurs modes de transports de marchandises vertueux d'un point A à un point B, encourage à explorer plusieurs options de déplacements existantes sur les trajets quotidiens en utilisant des méthodes de transport durable. Il est en effet indispensable de renforcer le report modal en raison de son impact positif sur l'environnement.

Cet amendement s'inscrit dans un soutien au transport combiné. Il propose en effet que les donneurs d'ordres abondent une contribution en fonction de la volumétrie CO² du transport qu'ils ont commandé afin d'orienter leurs décisions vers le transport ferroviaire et fluvial mais également vers les carburants alternatifs tout en apportant une contribution financière aux ressources de l'AFIFT.

Cette nouvelle ressource permettrait ainsi de financer des programmes de rénovation et d'entretien des infrastructures de transport en France, des programmes de déploiement de réseaux d'approvisionnement et de distribution pour le transport en énergie électrique, gaz naturel de ville, comprimé ou liquéfié, hydrogène, ainsi que l'accompagnement de la transition technologique des matériels de transport et la formation des personnels des entreprises de transport.

La mise en œuvre de cette redevance s'appuie sur le décret 2011-1336 du 24 octobre 2011 (modifié par le 2017-639 du 26 avril 2017) relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport, qui impose depuis le 1^{er} octobre 2013 aux transporteurs (tous modes) de fournir le volume d'émissions CO₂/GES de chaque opération à leurs clients.

Il est dès lors possible de calculer l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre et de définir le montant de la contribution.