

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF331

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Castellani, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 20, insérer l'article suivant:

« Au titre II du livre II du code de l'environnement, il est créé un article L225-3 ainsi rédigé :

»1° - Toute entreprise qui bénéficie d'une prestation de transport aérien de marchandises, ayant au moins son origine ou sa destination sur le territoire national, commercialisée ou organisée par un prestataire au sens de l'article L1431-3 du code des transports, ou qui réalise des livraisons pour son propre compte, est assujettie à une contribution due à raison des gaz à effet de serre émis par le mode de transport utilisé pour réaliser cette prestation.

2° Cette contribution est assise sur la quantité de gaz à effet de serre (GES) émise pour réaliser les prestations de transport décrites au I., selon les modalités de calcul définies au deuxième alinéa l'article L1431-3 du code des transports.

3° La valeur et la progression de la contribution sont identiques à celles fixées à la taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques (TICPE) mentionnée à l'article 265 du code des douanes.

4° Pour cette contribution, le redevable est tenu de faire une déclaration auprès du service des impôts dont il dépend, selon une périodicité fixée réglementairement. Les règles, conditions, garanties et sanctions prévues en matière de taxe sur la valeur ajoutée s'appliquent à cette contribution.

5° Le produit de la contribution est versé à un organisme de l'État en charge de la transition écologique et énergétique du transport.

6° Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. » »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transport aérien s'est inscrit de longue date dans une volonté de réduire ses émissions de polluants atmosphériques et de CO2, ainsi que ses nuisances sonores.

Les politiques Gouvernementales qui se sont succédées dans le domaine de la Mobilité, ont toujours visé deux défis majeurs :

- La réduction des émissions de Gaz à effet de serre,
- La maîtrise des investissements dans la Mobilité et leur financement clair et pérenne.

La décision récente de mettre en place une taxe fixe par billet pour le transport aérien de passagers permet de leur envoyer un signal prix pour rechercher une éventuelle alternative de transport quand ces derniers ont le choix.

La taxation du transport de marchandises relève d'une autre logique car les chargeurs ont en général le choix des modes et compagnies pour le transport de fret. L'utilisation d'une redevance fixe indexée sur le poids permettrait de distinguer le transport aérien des autres modes, mais ne sera pas suffisamment efficace pour susciter une incitation à aller rechercher l'opérateur aérien le plus vertueux pour une liaison donnée.

En effet, on constate des écarts dans les émissions de GES de 1 à 3 entre les avions utilisés, l'organisation du prestataire et sa capacité à bien remplir l'avion (en particulier pour les avions dédiés au fret). L'idée d'asseoir une taxe sur la quantité réelle d'émissions GES imputable à une masse de fret aérien mettrait en exergue les conditions environnementales des choix possibles, et par voie de conséquence favoriserait les solutions les moins émettrices. Ces calculs volumétriques sont simples à réaliser en exploitant le système d'informations GES rendu obligatoire par le code des transport depuis 2012.

Cet amendement vise une approche innovante et écologique au service de la transition énergétique et du report modal. Il propose que les donneurs d'ordres abondent une contribution en fonction de la volumétrie CO2 du transport aérien qu'ils ont commandé.

Elle a donc pour objectif de faire contribuer financièrement les chargeurs décideurs du transport, et ainsi les motiver à prendre en compte le volume d'émissions de CO2e des différents prestataires de transport aérien qui s'offrent à eux, sans impacter les transporteurs aériens qui n'en sont que les simples exécutants, et feront alors leurs meilleurs efforts pour réduire leurs émissions (bons matériels, énergies, chargement)

Elle est une véritable solution pérenne pour le financement, l'entretien et la rénovation des infrastructures. Elle favorise le report modal vers d'autres modes en particulier maritime ou ferroviaire.

La mise en œuvre de cette redevance est simple et elle s'appuie sur la Norme Européenne EN 16258 du 25 décembre 2012 proposant une méthodologie pour le calcul et la déclaration de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) des prestations de transport (fret et passagers). Cette méthodologie est reprise et détaillée par la DGAC dans ses calculateurs CO2 et par l'ADEME dans son guide méthodologique sur l'information GES des prestations de transport.

Il est dès lors possible de faire remonter les émissions de tous les transporteurs aériens affrétés par chargeur, et pour lui ensuite de calculer par simple addition l'ensemble des GES émis à sa demande. Elles peuvent donc être auditées par tout expert-comptable ou contrôleur nommé par l'État.

Définition « Gaz à effet de serre » dits aussi GES : les gaz à effet de serre mentionnés à l'article R. 229-45 du code de l'environnement. L'unité de compte des émissions s'exprime en dioxyde de carbone équivalent ou CO₂e

Détermination du montant unitaire de la contribution financière à la tonne de GES émise par les entreprises :

La composante carbone des taxes intérieures de consommation a été mise en place par l'article 32 de la loi de finances pour 2014, pour moduler la fiscalité des différents produits en fonction des émissions de CO₂.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a fixé une cible à long terme avec un taux défini à 100 €/tCO₂ en 2030.

La loi de finances rectificative pour 2015 a ainsi prévu la prolongation de la trajectoire initiale pour atteindre cet objectif.

Dans un objectif de rendement budgétaire, de renforcement de la lutte contre le changement climatique et de visibilité pour les acteurs économiques, la valeur de la tonne de carbone prise en compte dans le dispositif ECOTRANSPORT devra être celle prévue dans les taxes intérieures de consommation des produits énergétiques qui va suivre une trajectoire d'augmentation accélérée définie pour les 4 ans suivants

