

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF348

présenté par

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:**

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

1° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le bénéficiaire de la prestation de transport est une entreprise, il s'acquitte d'une contribution assise sur la quantité de gaz à effet de serre mentionnée à l'alinéa précédent. » ;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « cette disposition » sont remplacés par les mots : « ces dispositions » ;

3° Au troisième alinéa, les mots : « l'obligation définie au premier alinéa est rendue applicable » sont remplacés par les mots : « les obligations définies aux premier et deuxième alinéas sont rendues applicables ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement, dans une approche innovante et écologique au service de la transition énergétique et du report modal, vise à instaurer le principe d'une contribution à la charge des donneurs d'ordre en matière de transports (les « chargeurs ») en fonction du volume d'émission de CO2 des prestations de transports utilisées.

Innovante, car cette contribution n'impactera pas les transporteurs qui sont des exécutants. Écologique, car cette contribution incitera les décideurs à prendre en compte le volume d'émissions de CO2 des différents modes de transports qui s'offrent à eux et à s'efforcer de réduire leurs émissions polluantes.

Cette contribution permettra de réduire l'impact du transport sur l'environnement et d'organiser le dispositif national de calcul et d'agrégation des émissions de gaz à effet de serre qui s'impose aux transporteurs depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2013.

S'insérant dans le code des transports tel que modifié par la loi du 17 août 2015 dite « de transition énergétique », le niveau de cette contribution pourra être fixé par le pouvoir réglementaire, le cas échéant à un taux de l'ordre du niveau fixé par les certificats d'économie d'énergie, ce qui permettra d'abonder le budget de l'État (ou l'Agence de financement des infrastructures de transport de France si le Gouvernement fait le choix d'une redevance) à une hauteur suffisante pour le financement de la programmation des infrastructures de transport.