

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° I-1778

présenté par

M. Potier, Mme Pires Beaune, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, M. Letchimy, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pau-Langevin, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

Le chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par une section XXIII ainsi rédigée :

« Section XXIII

« Contribution des chargeurs à la transition énergétique

« *Art. 235 ter ZG.* – Les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier la marchandise qui leur a été commandée sont soumises, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, à une taxe sur la livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale.

« La taxe est acquittée par l'entreprise qui fait appel au service de livraison. Elle est assise sur la volumétrie carbone du transport, selon les modalités fixées par la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IV de la première partie réglementaire du code des transports. »

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose que les donneurs d'ordres abondent une redevance en fonction de la volumétrie CO<sub>2</sub> du transport qu'ils ont commandé et appliquent ainsi le principe Pollueur Payeur.

Un tel dispositif est très pédagogique car il agira sur celui qui commande le transport, et réfléchira ainsi à son impact environnemental. Elle est une incitation immédiate à utiliser des solutions de transport plus écoresponsables. Elle n'impacte pas le transporteur qui est souvent le maillon faible de la chaîne logistique.

La mise en œuvre s'appuie sur un dispositif législatif existant : le décret 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, impose aux transporteurs (tous modes) de fournir le volume d'émissions CO<sub>2</sub>/GES de chaque opération à leurs clients.

Dès lors, il est possible de faire remonter les émissions de tous les transporteurs affrétés par chargeur, et pour lui ensuite de calculer par simple addition l'ensemble des GES émis à sa demande. Avec un dispositif de collecte de l'information à l'identique de la TVA, mais basé sur une remontée d'information CO<sub>2</sub>, les chargeurs, eux-mêmes informés précisément de leurs émissions CO<sub>2</sub> par leurs prestataires de transport, feront une déclaration directe de leur volume d'émissions de CO<sub>2</sub> transport et s'acquitteront de leur redevance.

- Cette redevance CO<sub>2</sub>/GES des chargeurs peut être calculée à partir du coût du carbone retenu chaque année dans la contribution climat énergie (CCE : 44.6 € /tCO<sub>2</sub> en 2018)

- Le dispositif de gestion pourrait s'inspirer du modèle d'éco-emballages, (aujourd'hui Citeo) et lui donner ainsi une bonne acceptabilité.

Ce principe peut facilement être translaté pour participer à réduire l'impact du transport sur l'environnement. Il aura ensuite la charge de redistribution des recettes ainsi encaissées à l'ensemble des parties prenantes et de l'État, pour entretenir et rénover les infrastructures de transport nationales, encourager la transition énergétique de tous les modes de transport de marchandises. Les recettes dégagées par Eco-transport pourraient notamment, éventuellement, contribuer aux financements de l'AFIFT en apportant les recettes supplémentaires attendues par le Ministère des Transports. Elles pourraient participer à la modernisation des flottes des entreprises de transport ainsi qu'à des actions de sensibilisation et formation des donneurs d'ordre et des transporteurs.

Cette contribution pourrait avoir un rendement significatif en fonction du prix de la tonne retenue.

(Cette contribution ne pénalise pas le coût des marchandises exportées, car les transports export ont été exclus du périmètre d'application du décret 2017-639.)

Exemples dans le transport routier :

- Un camion de 40 tonnes de PTAC qui fait 1000km, émet environ 1t de CO<sub>2</sub> pour ce trajet. Si on retient le chiffre de 22.3 €/tonnes de CO<sub>2</sub>, une contribution de 22.3 € serait générée.

- Si ce trajet est effectué par un véhicule utilitaire léger qui émet 20 fois plus de CO2 (1889g CO2/t.km), la CEE sera de 446 € et aura donc un effet dissuasif pour l'utilisation de ce mode de transport non optimisé.

Ainsi cet amendement permettra également de réduire l'avantage compétitif des plateformes de vente en ligne au profit de la vente en espace physique et entraînera un ralentissement du besoin de nouveaux entrepôts logistiques.