

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

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

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 6960

présenté par

M. Potier, M. Leseul, Mme Jourdan et M. Garot

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 75, insérer l'article suivant:**

Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif aux modalités de mise en place d'une taxe acquittée par les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier de la marchandise, sur la base du bilan national prévu au II de l'article 33. Cette taxe serait assise sur la base d'un indicateur en gCO₂eq par tonnes kilomètres transportées.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés propose d'explorer la piste d'une redevance abondée par les donneurs d'ordres en fonction de la volumétrie CO₂ 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 CO₂/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 CO₂, les chargeurs, eux-mêmes informés précisément de leurs émissions CO₂ par leurs prestataires de transport, feront une déclaration directe de leur volume d'émissions de CO₂ transport et s'acquitteront de leur redevance.

- Cette redevance CO₂/GES des chargeurs peut être calculée à partir du coût du carbone retenu chaque année dans la contribution climat énergie (CCE : 44,6 € /tCO₂ 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 1000 km, émet environ 1t de CO₂ pour ce trajet. Si on retient le chiffre de 22,3 €/tonnes de CO₂, 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.