

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Audition de M. Florian COLAS, directeur général des Douanes et droits indirects, sur la taxation des petits colis 2
- Information relative à la commission..... 30
- Présence en réunion..... 31

Mercredi
13 mai 2026
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 089

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de
M. Éric Coquerel,
Président



La commission auditionne M. Florian Colas, directeur général des Douanes et droits indirects, sur la taxation des petits colis

La séance est ouverte à neuf heures.

M. François Jolivet, président. Nous auditionnons ce matin Florian Colas, directeur général des Douanes et droits indirects, afin d'évoquer la taxation des petits colis.

En effet, l'article 82 de la loi de finances pour 2026 prévoit l'instauration d'une taxe sur les importations d'articles de marchandises contenus dans les envois de faible valeur en provenance de pays tiers.

M. Florian Colas, directeur général des Douanes et droits indirects. Je vous remercie de l'opportunité qui nous est donnée d'évoquer devant vous la question des petits colis. Il s'agit d'un phénomène récent dans son ampleur, même si l'essor du commerce en ligne en soi n'est pas nouveau. La rapidité avec laquelle le volume de petits colis a augmenté au cours des dernières années a connu une intensification particulière depuis environ trois à quatre ans.

Nous avons observé depuis 2022 un doublement du volume de colis entrant en France et dédouanés, c'est-à-dire visibles à travers les systèmes de déclaration de la douane. Environ 200 millions d'articles étaient déclarés en 2022. Nous sommes passés à 400 millions en 2023, puis 800 millions en 2024. En 2025, nous avons terminé l'année au-delà de 800 millions.

Cette augmentation extrêmement rapide représente un défi pour l'administration des douanes et pour toutes les administrations douanières en Europe. Le principe des contrôles douaniers repose sur le ciblage et la sélection, afin d'entraver le moins possible la fluidité du commerce tout en dirigeant notre force de contrôle là où se trouvent les enjeux.

Face à un phénomène d'une telle ampleur, notre capacité de contrôle est fortement contrainte, non seulement par le volume, mais aussi par la nature même de ces marchandises. Contrairement au fret traditionnel qui transite par conteneurs ou par voie aérienne, ces marchandises transitent via de petits colis, des petits paquets généralement adressés directement aux consommateurs finals. Ces envois nécessitent une charge de contrôle concrète (ouverture, vérification du contenu de chaque colis, etc.) et une charge procédurale qui sont démesurées par rapport aux enjeux.

Pour autant, même si chaque colis pris individuellement présente des enjeux faibles en cas de non-conformité, que ce soit en matière de volume, de montant ou de quantité de produits prohibés, l'addition de toutes les non-conformités au sein de cette masse rend les enjeux particulièrement importants. Il s'agit de la protection du consommateur, de la lutte contre les

prohibitions et de la lutte contre les fraudes diverses, tant aux normes qu'aux règles fiscales. C'est tout l'enjeu du contrôle de ces petits colis.

La France n'est pas du tout isolée dans cette situation. Ce problème est rencontré par toutes les douanes européennes, et même toutes les douanes occidentales, voire du monde entier. D'ailleurs, on a vu se développer un certain nombre d'initiatives en Europe, mais aussi dans d'autres pays, pour tenter d'apporter des réponses à ce phénomène, notamment en matière de taxation.

Ce phénomène et son essor récent sont largement liés au développement extrêmement rapide de certaines plateformes chinoises, qui connaissent une croissance forte en matière de consommation depuis quelques années. L'essentiel de l'augmentation de la volumétrie repose sur quelques plateformes de commerce en ligne chinoises.

Nous devons apporter une réponse coordonnée au niveau européen. Cette coordination est absolument nécessaire. Dans le cadre de la réforme de l'Union douanière, en cours de finalisation, un certain nombre de réponses structurelles ont vocation à être apportées. Un accord a été trouvé sur cette réforme, qui avait été engagée sous la présidence française du Conseil de l'Union européenne.

Cet accord a été conclu en avril 2026 entre les institutions européennes, c'est-à-dire entre la Commission, le Parlement et le Conseil, à l'issue de la procédure du trilogue. Nous sommes donc vraiment en fin de parcours sur le processus d'adoption de cette réforme. Elle devrait être traduite dans toutes les langues et publiée à l'horizon de l'automne 2026 ou plus tard, ce qui signifie que nous entrerons bientôt dans la phase de sa mise en œuvre et de l'adoption de tous les actes délégués.

Un des aspects de cette réforme est la création de l'Autorité douanière européenne. Comme nous le savons depuis fin mars 2026, le siège de cette future autorité sera à Lille. Cette autorité aura parmi ses missions la supervision de l'action de l'ensemble des douanes et l'émission de recommandations de contrôle, notamment dans le domaine du commerce en ligne.

Cette réforme apportera, d'une part, une plus grande responsabilisation des plateformes, qui devront assumer la responsabilité de ce qu'elles commercialisent. Il s'agit aujourd'hui de l'une des grandes limites de notre législation.

D'autre part, elle vise à doter les douanes de procédures de contrôle adaptées au commerce en ligne. On ne contrôle pas un petit colis de la même manière qu'un conteneur. Face à de telles volumétries, nous devons disposer d'outils qui permettent, pour schématiser, de procéder par échantillonnage et extrapolation des contrôles. Cela doit permettre de rejeter ou de redresser en masse les opérateurs de façon beaucoup plus facile.

Ce sont les réponses structurelles, en matière réglementaire, qui seront apportées par la réforme de l'Union douanière.

Au sein de cette réforme, deux évolutions majeures, fortement poussées par la France avec le soutien de la plupart des États membres, interviendront en 2026.

La première évolution est la suppression de la franchise de 150 euros. Jusqu'au 1^{er} juillet 2026, tous les biens d'une valeur inférieure à 150 euros importés via le commerce en ligne sont exemptés de droits de douane. Ils ne sont pas exemptés de TVA, mais bien de droits de douane. Cette réforme remettra donc en cause ce point. Les biens seront taxés aux droits de douane dès le premier euro, selon une logique forfaitaire de trois euros par catégorie d'articles. À ces trois euros s'ajouteront des « frais de gestion », c'est-à-dire une somme forfaitaire supplémentaire représentative du coût des contrôles et de la charge que représente, pour les douanes européennes, le contrôle de conformité de ces produits. Ces frais de gestion, dont le montant reste à définir, se situeraient probablement autour de deux euros par catégorie d'articles. On pourrait donc aboutir à un total de cinq euros par catégorie d'articles au sein de ces colis. La taxe ne s'applique pas par colis, mais en fonction du nombre de catégories d'articles différents qu'il contient. Un colis se verra donc appliquer plusieurs fois cette somme en fonction du nombre de catégories présentes.

Pour aboutir à cette situation, il a fallu convaincre nos partenaires européens. Le phénomène d'essor massif du commerce en ligne a d'abord touché la France et le Benelux, puis l'Allemagne. Les décisions européennes ont été prises à un moment où ces quatre grands pays de douane, d'importation et de consommation étaient fortement impactés. Les autres l'étaient peut-être un peu moins, même si le phénomène y croissait de façon sans doute exponentielle.

Aujourd'hui, la plupart des pays européens voient ces phénomènes arriver sur leur territoire et se sentent donc beaucoup plus concernés. Pour emporter la conviction, la France a d'abord souhaité mettre en place une taxe nationale, instaurée par la loi de finances pour 2026. D'une certaine façon, cette taxe anticipe les frais de gestion européens qui doivent arriver en 2026 : ces fameux deux euros par catégorie d'articles qui sont distincts des trois euros forfaitaires liés à la suppression de la franchise.

Cette taxe nationale avait pour but d'inciter le plus possible nos partenaires à anticiper au maximum la mise en œuvre de cette nouvelle fiscalité.

Initialement, lors des premières discussions sur la réforme de l'Union douanière, la suppression de la franchise et la mise en place des frais de gestion devaient intervenir en 2028. Finalement, ces deux dispositifs entreront en vigueur en 2026, ce qui est notamment le résultat des négociations de ces derniers mois.

La taxe française est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2026 et a vocation à s'effacer dès que le dispositif européen sera effectif, c'est-à-dire au cours de cette année.

Au départ, l'idée était une mise en œuvre coordonnée avec d'autres pays. Il y avait notamment un fort engagement des pays du Benelux sur ces sujets. Cependant, pour des raisons qui leur sont propres, liées dans certains cas à l'évolution de leur situation politique, la France est aujourd'hui le seul pays à avoir mis en vigueur et maintenu cette taxe.

Nous constatons que cette application nationale a un fort impact sur les flux, qui sont pour l'instant en grande partie redirigés vers des pays voisins, même si nous conservons encore une partie du flux historique. Toutefois, ces conditions évolueront probablement de manière substantielle dès que le dispositif européen entrera en vigueur en 2026.

À l'initiative du gouvernement, un arrêté a été pris le 23 mars 2026 pour élargir les possibilités de contrôle de la douane sur les marchandises déjà dédouanées et en circulation intérieure. Cela nous a permis de conduire des contrôles aux frontières belge et luxembourgeoise, qui sont révélateurs de l'efficacité des contrôles que la douane peut mener sur ces sujets.

M. François Jolivet, président. Nous avons tous bien compris que les contraintes opérationnelles sont importantes, notamment en matière de volume. Comment, vos douaniers et vous-même, avez-vous connaissance du nombre d'articles dans un colis ? Comment connaissez-vous la valeur de ces articles ?

Par ailleurs, vous dites que « presque » tous les pays européens ont été coopératifs. Nous souhaiterions savoir quels pays étaient plutôt réservés sur la mise en œuvre de cette taxe, car ils pourraient devenir une porte d'entrée pour ces colis, qui y seraient stockés avant d'être acheminés chez nous.

Enfin, en tant que directeur général, vous imaginez sans doute déjà les voies de contournement que ces plateformes pourraient envisager. Quelles sont-elles et que faudrait-il faire pour y parer ?

M. Florian Colas. Un colis, même exempté de droits de douane, doit faire l'objet d'une déclaration. Nous recevons donc des déclarations. Une des spécificités du commerce en ligne est que ces déclarations passent par un système simplifié. Pour les marchandises traditionnelles, nous disposons d'un système déclaratif assez précis en matière d'information, alors que le système est beaucoup plus fruste pour le commerce en ligne.

Néanmoins, le système déclaratif implique de préciser pour chaque colis la catégorie d'articles et le nombre d'articles par catégorie. Nous trouvons donc ces informations dans la déclaration.

Évidemment, rien ne garantit que ce qui est déclaré est vrai. Seule l'ouverture du colis permet de comparer la déclaration à la réalité. Dans un certain nombre de cas, des écarts existent entre la déclaration et la réalité.

Concernant la valeur de l'article, le principe est le même : la valeur est déclarée. Or, il est aussi possible de mentir sur la valeur ou de la minorer. La fausse déclaration sur la nature du bien et sur sa valeur constitue l'un des phénomènes de fraude les plus massifs dans le commerce en ligne. La valeur moyenne déclarée d'un petit colis est de six euros. Nous y trouvons effectivement des produits correspondant à cette gamme de prix, mais aussi des produits qui peuvent valoir beaucoup plus. Il n'est d'ailleurs pas exclu que certains opérateurs disposent de systèmes pour optimiser le remplissage des déclarations, afin d'éviter nos systèmes de ciblage, tout en optimisant le réalisme apparent de ce qui est déclaré à la douane.

Par ailleurs, aucun pays européen n'a de réserve de fond sur la manière de s'attaquer à ce phénomène. Tous le constatent avec une intensité plus ou moins forte, et toutes les douanes européennes perçoivent l'enjeu de la même façon. Si l'on va plus loin, les impacts que ce phénomène peut avoir sur le commerce de proximité ou sur la production domestique, avec les écarts sur la valeur qui se traduisent par un avantage concurrentiel, ne serait-ce que lié à la fraude fiscale, sont perçus par tous les pays européens, même s'ils les vivent avec une plus ou moins grande intensité.

Ce qui a vraiment fait la différence, ce sont les contraintes extrêmement pratiques et opérationnelles. En effet, supprimer cette franchise de 150 euros et mettre en place ces frais de gestion pour les contrôles peuvent paraître être des questions d'intendance, mais ce sont des sujets d'adaptation des systèmes d'information, des procédures et des modalités de travail et de contrôle. Toutes les administrations n'ont pas la même agilité, ni les mêmes capacités, ni les mêmes moyens. En réalité, les préventions de certains de nos partenaires relevaient davantage du concret et de leur capacité à agir. Personne n'était opposé à ce que tout cela soit fait en 2028, mais le faire plus vite était difficile pour certains et le reste encore.

S'agissant des voies de contournement possibles, un certain nombre d'opérateurs font le tour des pays européens pour essayer d'optimiser leurs systèmes, leurs modalités déclaratives et leurs modes de dédouanement afin d'éviter au maximum de payer ces taxes. Nous le savons, car nous échangeons beaucoup avec nos partenaires européens. Il est certain que, connaissant les réformes à venir, un certain nombre d'opérateurs recherchent déjà les moyens d'éviter ou de minorer leur impact.

Pour autant, nous avons aujourd'hui une forte coordination. La Commission européenne, puisque ce sont des règles définies à un niveau européen, émet des recommandations et un certain nombre d'éléments qui permettent d'assurer une forme d'harmonisation dans la façon de faire des douanes nationales. La future autorité douanière aura aussi ce rôle de supervision de l'action des douanes nationales.

Finalement, la principale voie de contournement consistera à changer de modèle, c'est-à-dire à passer d'une importation directe d'un pays tiers vers un consommateur final dans un petit colis, à un modèle beaucoup plus traditionnel. Dans ce dernier, les marchandises sont importées par le fret traditionnel en gros volume sur le territoire européen, prépositionnées dans des lieux de stockage, puis distribuées depuis l'intérieur du territoire européen. Ce sera une voie de contournement parfaitement légale, avec par ailleurs les impacts économiques que nous souhaitons, c'est-à-dire une empreinte d'investissement et d'emploi plus forte en France et en Europe. Cela offrira aussi une capacité de contrôle pour les douanes qui redeviendra beaucoup plus satisfaisante, avec des modalités déclaratives traditionnelles plus complètes et une capacité de contrôle sur le fret sans commune mesure avec ce dont nous disposons dans le commerce en ligne.

M. Philippe Juvin, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Les chiffres sont assez éloquentes et vous les avez rappelés : 5,8 milliards de petits colis sont entrés dans l'Union européenne en 2025. Les chiffres de l'évolution sont encore plus intéressants : 1,4 milliard en 2022, 2,3 milliards en 2023, 4,6 milliards en 2024, et 5,8 milliards en 2025. Nous sommes donc sur une pente qui ne cesse d'être ascendante et qui, évidemment, pose plusieurs problèmes.

D'abord, il y a la question de la nature et du caractère dangereux des produits. Que pensez-vous de l'étude de la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF), publiée en avril 2026, dont les chiffres, sur un échantillon de 600 produits, évoquent 75 % de produits non conformes et 46 % de produits dangereux ? Ces chiffres sont absolument ahurissants. Pensez-vous qu'ils sont représentatifs ?

Deuxièmement, il y a la question de la concurrence avec les commerces français et européens, qui sont soumis à des normes plus strictes, ainsi que les risques de fraude à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). On a évoqué un manque à gagner allant jusqu'à 1 milliard d'euros en 2024 lié aux petits colis en provenance de Chine. J'aimerais avoir votre avis sur ce manque à gagner en matière de TVA.

Troisièmement, les enjeux de sécurité et de conformité doivent également être pris en compte. À titre d'exemple, 85 % des jouets commandés en ligne seraient non conformes. Les chiffres qu'on nous donne sont tellement importants qu'on aurait tendance à se dire que la « pêche » doit être assez facile quand vous déployez votre « filet ». Quelles sont les conséquences de cette « pêche » quand vous récupérez 46 % de produits dangereux et 75 % de produits non conformes ?

Par ailleurs, avez-vous constaté, depuis l'entrée en vigueur de la taxe française sur les petits colis, une baisse réelle du nombre de colis destinés aux consommateurs français, ou seulement un déplacement de leur mode d'entrée sur le territoire national via les Pays-Bas et la Belgique ?

Je souhaiterais également un point sur l'arrêté de mars 2026 qui a renforcé les pouvoirs de la douane, lui permettant de contrôler des marchandises dédouanées dans un autre État de l'Union douanière. Quel en est le résultat ? De quelle manière ces nouveaux types de contrôles ont-ils été menés ? En effet, si le contrôle est difficile à l'entrée, il doit l'être encore plus une fois que les marchandises ont été dédouanées.

Enfin, j'avoue avoir un peu de mal à comprendre la différence entre les trois euros par catégorie d'articles et les trois euros par colis. Dans un colis où il y a 100 carnets, il s'agit d'une seule catégorie. Est-ce donc trois euros pour les 100 carnets, ou trois euros par carnet ?

M. Florian Colas. Nous retrouvons assez bien les taux que vous avez évoqués, qui émanent de la DGCCRF. Vous avez mentionné 75 % et 46 %. Ce sont des taux que nous retrouvons dans des opérations ciblées. Quand nous menons des opérations extrêmement ciblées, c'est-à-dire avec une intervention exclusivement orientée sur le traitement de données ou d'informations, nous atteignons des taux de non-conformité de l'ordre de 75 %.

À la suite de la constatation du départ d'un certain nombre de flux qui étaient dédouanés en France vers les pays voisins, avec la mise en place de la taxe sur les petits colis au 1^{er} mars, le gouvernement a demandé que la douane réalise des contrôles aux frontières belge et luxembourgeoise. Pour permettre à la douane de contrôler davantage de biens ayant déjà été dédouanés dans un autre pays européen, ce fameux arrêté du 23 mars 2026 a été pris, nous donnant plus de possibilités de contrôles à la circulation intérieure de biens déjà dédouanés dans un autre pays.

Sur ces opérations de contrôles dédiées à des flux qui étaient en partie ailleurs, notamment ceux qui avaient pu se rediriger vers Liège par exemple, le taux de non-conformité est de 73 %. Nous sommes donc proches des taux de la DGCCRF que vous avez évoqués.

Quand nous menons des opérations coordonnées avec nos partenaires européens, car certaines sont coordonnées par la Commission européenne, qui sont ciblées, mais portent peut-être sur des thématiques plus larges ou des volumétries plus importantes, nous arrivons à des taux généralement compris entre 40 et 50 % de non-conformité. Nous sommes ainsi proches du taux de 46 % que vous avez mentionnés.

Quand nous faisons du contrôle de masse sur un échantillon non ciblé, comme cela a été fait en fin d'année 2025 à Roissy, nous aboutissons plutôt à des taux de non-conformité de l'ordre de 20-25 %. Cela vous donne une échelle.

Le niveau de non-conformité dépend de l'ampleur et de la précision de notre ciblage, mais il peut s'échelonner entre 20-25 % sans ciblage, et 75 % avec un ciblage précis.

Nous travaillons particulièrement bien avec la DGCCRF. Nous reverrons d'ailleurs notre protocole de coopération d'ici la fin du mois de mai. Nos actions sont complémentaires. Ils interviennent au moment de la mise à la consommation, quand nous intervenons au dédouanement ou à la circulation. Nous avons une connaissance alignée de ce phénomène, ainsi que des outils complémentaires pour lutter contre.

Avec 73 % de non-conformité, il y a des centaines, voire des milliers d'articles, et donc des milliers de manipulations consistant à ouvrir les colis, à comparer leur contenu avec la déclaration, puis à retranscrire tout ce qui a été découvert dans une procédure, et ce, colis par colis. Il s'agit d'une charge considérable que la réforme de l'Union douanière permettra de traiter, avec la possibilité de procéder par échantillon puis d'extrapoler. Cela permettra de dire qu'un opérateur a un certain taux de non-conformité, de supposer que tous les biens qu'il importe sont non conformes à cette hauteur, et d'appliquer des amendes en masse, avec des taux qui peuvent être élevés, basés par exemple sur un pourcentage du volume de vente d'un opérateur en Europe.

De nouveaux outils permettront donc de ne pas avoir seulement une approche par le bas, avec le contrôle colis par colis, mais aussi de se servir de ce contrôle comme indicateur du taux de non-conformité global d'un opérateur pour le sanctionner par le haut avec des sanctions plus importantes.

De son côté, la concurrence déloyale qu'entraînent toutes ces non-conformités aux normes représente une forme de dumping. Toutes ces fraudes, notamment la minoration de valeur, constituent une forme de dumping fiscal. Nous en sommes parfaitement conscients, et la mission de la douane, comme celle de la DGCCRF, est de protéger notre économie au maximum de nos moyens et de nos capacités juridiques. Nous sommes pleinement engagés sur ce sujet.

Nous avons comme interlocuteurs tous les secteurs du commerce ou de l'industrie, qui travaillent avec nous et sont en dialogue permanent, car ils attendent beaucoup de toutes ces réformes et de notre action. Nous savons que nous sommes aussi attendus par tous les représentants du secteur économique national.

Concernant les fraudes, vous avez parlé de la TVA. Les fraudes fiscales dans le commerce en ligne portent sur deux ensembles : la TVA, qui constitue une recette nationale, et les droits de douane, qui sont des recettes partiellement nationales, mais majoritairement européennes. L'assiette est la même. La TVA et les droits de douane, qui peuvent varier selon les catégories tarifaires, s'additionnent. L'ampleur des fraudes est certainement importante. Calculer ou extrapoler cette ampleur n'est pas la mission de l'administration des douanes, mais ces travaux sont menés dans le cadre des missions de l'Inspection générale des finances. Des évaluations statistiques de la fraude sont désormais réalisées. Nous fournissons toutes les données et il est certain que cela y contribue. En tout cas, la lutte contre cette fraude importante contribue à l'effort global des administrations pour le redressement des finances publiques.

Par ailleurs, il y a eu des questionnements sur l'évolution des recettes de TVA ces dernières années. La conclusion des études qui ont été conduites est que tout ne s'explique pas par ce phénomène du commerce en ligne. Ce n'est peut-être qu'une petite partie d'une explication plus globale sur laquelle je n'ai pas de compétences particulières.

Vous avez cité les problèmes de conformité aux normes de sécurité. Les problèmes de non-conformité, notamment sur les jouets ou les cosmétiques, sont parmi les plus fréquents que nous retrouvons. On pourrait ajouter une dernière problématique : les prohibitions, c'est-à-dire les tabacs de contrebande, les stupéfiants, les armes ou les pièces d'armes. Quand vous avez un flux de centaines de millions de colis, il est extrêmement facile de glisser à l'intérieur des produits prohibés, et cela constitue une partie de nos constatations.

Nos contrôles sont désormais effectués dans les entrepôts. Nous menons aussi des actions expérimentales, notamment avec notre partenaire La Poste, pour améliorer notre contrôle du commerce en ligne dans les entrepôts.

Sur la question de la baisse réelle des colis destinés aux consommateurs français, je ne peux pas vous répondre, car je n'ai pas de chiffre, du moins du point de vue de l'administration des douanes, qui me permette de mesurer cela. En tout cas, le déport de volume est de l'ordre de 90 % depuis le 1^{er} mars. Nous sommes passés d'environ 500 000 déclarations par jour à environ 50 000 aujourd'hui. La plateforme la plus proche qui a connu une augmentation extrêmement substantielle de sa volumétrie de déclarations de commerce en ligne est Liège, donc proche de notre pays.

Concernant l'arrêté du 23 mars 2026, pour rappel, le principe de la libre circulation dans l'Union européenne veut qu'un bien déjà dédouané dans un autre pays ne soit plus contrôlé et circule librement. Une restriction peut être apportée à ce principe dès lors que ce bien est soumis à prohibition ou à des restrictions réglementaires. Historiquement, nos possibilités de contrôle à la circulation intérieure pour des biens dédouanés dans d'autres pays étaient restreintes à la recherche de stupéfiants, de tabac, etc.

L'arrêté du 23 mars a permis d'élargir cette compétence à la recherche de non-conformités aux normes. Nous avons mis en œuvre cet arrêté dans le cadre des contrôles effectués à la frontière luxembourgeoise depuis le mois de mars. Cela représente de l'ordre de 22 500 colis contrôlés, soit 136 500 articles, avec un taux de non-conformité de 73 % pour une centaine d'opérations de contrôle réalisées. Les non-conformités relevées grâce à ce nouvel arrêté représentent 94 % des fraudes repérées. En fait, 94 % des résultats de ces opérations à la frontière franco-belge sont le fruit de l'arrêté qui a été pris le 23 mars dernier. Cet arrêté, pris par le Gouvernement pour renforcer nos pouvoirs, a été extrêmement dimensionnant dans l'efficacité de ces opérations de contrôle.

Enfin, une de vos questions portait sur la distinction entre catégorie d'articles et nombre d'articles. Quand vous faites une déclaration, vous déclarez un colis et, à l'intérieur, le type d'article : par exemple des cahiers, des stylos ou des gobelets. Ce sont des catégories

tarifaires différentes. Pour chaque catégorie tarifaire, vous indiquez le nombre d'articles. L'assiette de la taxe se calcule par catégorie tarifaire d'articles. Si vous avez trois catégories tarifaires, mais 100 articles dans chaque catégorie, vous calculerez trois fois les frais forfaitaires et, demain, les frais de gestion.

En pratique, comme nous sommes sur un modèle qui s'adresse directement aux consommateurs, la possibilité d'optimiser par la constitution des paquets n'est pas totalement réelle. Les paquets sont faits pour être destinés aux consommateurs finaux dès la sortie de l'usine du pays d'exportation.

M. François Jolivet, président. Celles et ceux qui nous écoutent pourraient s'interroger sur la raison de la mise en place de cette taxe. Une précision peut donc être apportée : le marché américain s'étant refermé, l'Europe craint d'être envahie par tous les petits colis en provenance de Chine.

M. Anthony Boulogne (RN). La taxe sur les petits colis est un échec majeur. Ce n'est pas moi qui le dis, mais le directeur adjoint de votre administration, M. Lorenzo. Cet échec était prévisible. Il était même évident, et seul le Rassemblement national avait d'ailleurs lancé l'alerte lors des débats budgétaires. Or, notre gouvernement a préféré faire la sourde oreille une fois de plus.

En novembre 2025, le ministre des Comptes publics avait pourtant assuré que cette taxe se ferait en coordination avec les pays du Benelux. La réalité est cruelle. Le flux des petits colis en direction de la France a été redirigé vers les aéroports d'Amsterdam et de Liège, ce dernier enregistrant une hausse de 50 % des colis à faible valeur. À Roissy, le nombre de colis à faible valeur enregistrés par les douanes s'est ainsi effondré de 92 %.

Derrière ces chiffres, malheureusement, des travailleurs français sont ainsi plongés dans l'incertitude du lendemain à cause de décisions absurdes. L'Union des entreprises de transport et de logistique de France estime que jusqu'à 1 000 emplois pourraient être supprimés d'ici l'été si la taxe n'est pas immédiatement suspendue.

Si l'impact économique délétère de cette mesure n'est plus à démontrer, il est important d'aborder ce sujet sous un double prisme : les finances et la santé publique.

Le contournement de la taxe sur les petits colis affectera nécessairement son rendement, qui avait été estimé à 600 millions d'euros dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2026. Disposez-vous à ce sujet d'informations quant au montant effectivement perçu au titre de cette taxe depuis le 1^{er} mars 2026 ?

Par ailleurs, un arrêté en date du 23 mars dernier élargit le périmètre de contrôle des douaniers sur le territoire national aux colis dédouanés dans un autre pays européen. Selon le Bureau européen des unions de consommateurs, 81 % des produits vendus sur les grandes plateformes numériques sont non conformes aux réglementations en matière de sécurité. On parle ici de jouets pour enfants potentiellement dangereux ou de cosmétiques nocifs. Il existe donc un enjeu de santé publique majeur. Pouvez-vous nous confirmer ce chiffre de 81 % de non-conformité ?

M. Florian Colas. Il est vrai que le texte sur la taxe sur les petits colis, lorsqu'il a été inséré dans le projet de loi de finances, faisait l'objet d'une discussion nourrie avec une coalition de pays volontaires pour mettre en place cette taxe au niveau national sans attendre 2028. Il se trouve que pour des raisons qui leur appartiennent, et notamment une alternance politique ou un changement de gouvernement aux Pays-Bas, et du fait de législations liées entre le Luxembourg et la Belgique, des décisions ont été prises en Belgique de se coordonner avec l'Allemagne, qui, elle, a choisi d'attendre une anticipation européenne. Cette coalition, qui au départ était dans l'esprit de tous les gouvernements et faisait l'objet d'un dialogue régulier avec la France, n'a pas pu se mettre en place.

La France a fait le choix de mettre quand même en place cette taxe au 1^{er} mars pour une simple et bonne raison : nous souhaitons entraîner l'ensemble de nos partenaires européens pour ne pas attendre 2028.

D'une certaine façon, la situation que vous avez décrite est transitoire. En effet, à partir du 1^{er} juillet 2026, la franchise sera supprimée, et au plus tard en novembre de cette année, s'ajouteront les frais de gestion. Cette situation est donc transitoire sur quelques mois pour l'année 2026. Deux ans avant l'échéance initialement prévue, nous aurons d'ici la fin de l'année un dispositif européen qui répondra de façon satisfaisante à cette question à l'échelle des 27.

Sur le rendement de la taxe, le dispositif de perception fait que nous voyons le flux et nous sommes capables de pré-liquider la taxe. Ensuite, la déclaration et le paiement doivent se faire auprès de la Direction générale des Finances publiques (DGFIP). Les premiers paiements commenceront en mai ou en juin. Il n'y a pas encore eu d'encaissement formellement, car il y a un décalage d'environ deux mois entre les flux et les encaissements. Nous sommes sur un rythme où nous sommes passés d'environ 500 000 à 50 000 déclarations par jour, ce qui correspond dans nos calculs à un rendement de l'ordre de 2,3 millions d'euros par mois.

Ceci concerne la situation transitoire, avant la suppression de la franchise au 1^{er} juillet. À partir de cette date, nous aurons un nouveau dispositif qui sera une taxation forfaitaire européenne de trois euros par catégorie d'article. Les règles du jeu changeront, car l'optimisation par le contournement géographique ne sera plus possible, du moins pour cette partie. Il sera intéressant de voir comment les opérateurs réagissent, mais nous aurons des perspectives de recouvrement qui sont aussi liées à cet aspect de la taxe sur le commerce en ligne, car une partie sera une recette nationale.

Au plus tard en novembre, nous aurons ces fameux frais de gestion européens. À ce moment-là, les règles du jeu seront totalement alignées entre tous les États membres, avec un produit qui sera aussi en grande partie une recette nationale.

Il est difficile de projeter l'impact sur l'ensemble de l'année de ce que nous observons aujourd'hui dans la situation transitoire, qui est la plus défavorable. Il faudrait tenir compte des différentes étapes que j'ai citées et d'une certaine incertitude sur la date de mise en place des frais de gestion (nous plaidons évidemment pour qu'elle soit la plus précoce possible). Ce travail en cours nécessitera probablement d'actualiser le chiffre initialement prévu dans la loi de finances, mais dans une ampleur que je ne saurais vous donner. En revanche, je peux vous donner des éléments concrets et précis, ceux que nous observons depuis le 1^{er} mars, et que j'ai évoqués.

Concernant l'arrêté du 23 mars, j'ai en partie répondu à la question. Ce dispositif juridique est extrêmement utile pour nous. 94 % des résultats de nos contrôles à la frontière franco-belge depuis le 1^{er} mars reposent sur cette base juridique.

Sur les taux de non-conformité, cela dépend encore une fois des opérations de contrôle et du niveau de ciblage. Pour les opérations dont je parle, nous avons des taux de non-conformité de 73 %. Nous avons donc des taux qui restent extrêmement élevés et qui correspondent aux standards de tous les contrôles douaniers ou de la DGCCRF, dès lors que nous avons une intervention extrêmement ciblée et orientée.

M. Daniel Labaronne (EPR). Je voulais vous poser trois questions, bien que vous ayez déjà commencé à répondre à certaines d'entre elles. Quels sont les résultats concrets de la taxation des petits colis en matière de recettes douanières et de lutte contre la fraude ? Lorsque vous constatez que des produits sont non conformes, que faites-vous ? Les détruisez-vous ? Intervenez-vous auprès de la plateforme de commerce en ligne, du producteur ou de l'expéditeur de ces produits ? Que faites-vous en présence de produits non conformes ?

Comment les douanes comptent-elles adapter leurs moyens humains et technologiques pour faire face à l'explosion du volume des colis en provenance de pays tiers ? Comment les systèmes informatiques des douanes intègrent-ils la collecte de cette taxe ? Quels sont les défis techniques rencontrés ? La question de l'interopérabilité avec les plateformes logistiques peut ainsi se poser, ainsi que celle de la gestion des données en temps réel.

Enfin, comment vous protégez-vous contre les hackers qui s'attaquent aux institutions publiques françaises ? Il s'agit d'une réelle préoccupation et j'aimerais savoir comment les douanes se protègent de ces attaques.

M. Florian Colas. J'ai déjà répondu concernant les recettes, je ne reviendrai donc pas sur les chiffres. Concernant les non-conformités, la difficulté majeure actuelle réside dans le système juridique de l'importation, qui rend l'importateur responsable de ce qu'il importe.

Lorsqu'un bien est destiné à un consommateur final, ce dernier devient responsable, et il faut se tourner vers lui pour chaque colis. La plateforme n'est pas tenue pour responsable. Cela constitue un défi immense, car, au-delà de la manutention requise pour un contrôle physique de la marchandise, la charge procédurale pour se retourner contre chaque consommateur est énorme.

Le changement majeur opéré par la réforme de l'Union douanière est qu'elle rendra la plateforme responsable de la conformité des produits qu'elle a contribué à introduire sur le territoire européen.

Concernant les moyens humains et technologiques, j'ai précédemment évoqué une expérimentation en cours avec La Poste dans un entrepôt francilien. Cet entrepôt centralise l'ensemble des colis avant leur redistribution sur le territoire national, ce qui permet de disposer d'un point de passage quasi unique pour tous les colis gérés par La Poste.

Nous avons installé un scanner sur la chaîne de circulation des colis à l'intérieur de cet entrepôt, permettant de scanner 100 % des colis qui y transitent. Nous avons entraîné ce scanner avec des algorithmes pour détecter un certain nombre de produits prohibés. À l'avenir, nous pourrions entraîner des algorithmes pour détecter d'autres types de marchandises, ou même recouper l'image du scanner avec la nature de la marchandise déclarée. Toutes sortes de développements sont imaginables.

Il est certain que la technologie nous aidera, même si, finalement, des agents restent nécessaires pour contrôler les colis détectés par le scanner. Les scanners et l'intelligence artificielle ne supprimeront pas ce besoin. Notre ministre, David Amiel, a déjà annoncé un futur plan douane visant à renforcer les moyens de l'administration. Ces éléments seront probablement précisés dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027 et les années suivantes. Quoiqu'il en soit, il s'agit d'un défi pour lequel nous avons besoin d'un soutien à la fois humain et technologique, cela ne fait aucun doute.

Concernant les systèmes d'information (SI), nous avons dû les ajuster pour mettre en place la taxe sur les petits colis dans un contexte d'incertitude législative. En effet, cette taxe avait été insérée dans la loi de finances, mais celle-ci n'a pas été votée dans les délais habituels. Nous nous étions d'abord préparés à une mise en place au 1^{er} janvier, qui a finalement été décalée au 1^{er} mars. Il est certain que s'adapter à ce contexte est complexe pour une administration. Cela a nécessité de l'agilité, de l'adaptation et de la réactivité, tant de la part des opérateurs que de la nôtre.

Le dispositif actuel de la taxe sur les petits colis, en vigueur depuis le 1^{er} mars, a demandé quelques semaines de mise en place pour ajuster nos systèmes d'information. Un autre enjeu important est celui du ciblage. L'une des difficultés du dispositif de déclaration simplifiée actuel est que les données fournies sont peu nombreuses et de mauvaise qualité, ce qui ne permet pas un ciblage aussi efficace qu'avec les systèmes déclaratifs traditionnels, qui collectent beaucoup plus d'informations.

En ce qui concerne la cybersécurité, il s'agit d'un sujet assez distinct de celui que nous abordons aujourd'hui. Le fait d'adapter nos systèmes d'information ou de percevoir cette taxe ne nous expose pas particulièrement à des risques de cybersécurité. Il est certain, en revanche, que nous sommes, comme toutes les administrations, soumis à des cyberattaques croissantes. Pour l'instant, nous pouvons nous réjouir de ne pas avoir eu à déplorer de fuites massives de données. Il s'agit néanmoins d'un sujet de préoccupation quotidien, car nous savons que notre pays, nos institutions et nos administrations sont exposés à des attaques toujours plus fortes. Nous devons donc renforcer nos niveaux de sécurité sur nos données sensibles, ce que nous nous efforçons de faire.

M. François Jolivet, président. Nous avons bien compris que ce seraient plutôt les clients qui devraient assumer les conséquences de la non-conformité. Cependant, pour répondre précisément à la question de notre collègue, M. Labaronne : qui supporte les frais de destruction des marchandises saisies à l'heure actuelle ?

M. Florian Colas. Nous les détruisons, évidemment, et la douane supporte les frais de destruction. Nos frais de destruction, que nous intégrons dans nos frais contentieux, ont explosé ces dernières années.

Mme Mathilde Feld (LFI-NFP). Nous assistons à une évolution tout à fait effrayante. Il s'agit d'une importation massive de produits fabriqués dans des conditions socialement et écologiquement insupportables, qui participent au « grand déménagement du monde » et au dumping généralisé. La question du pouvoir d'achat est en réalité centrale dans cette affaire. La vraie solution serait de donner aux Français la possibilité d'acheter des produits plus chers, fabriqués dans des conditions décentes, ce qui passe évidemment par l'augmentation des salaires. C'est ce que nous ferons dès notre arrivée au pouvoir, dans un peu moins d'un an.

Cependant, avec le gouvernement actuel, nous sommes loin d'une réflexion structurée. C'est, comme toujours, la politique du cautère sur une jambe de bois. Nous voyons bien que cette taxe ne sera probablement jamais perçue en raison des stratégies de contournement mises en place par les plateformes.

La première étape concerne l'aéroport de Liège, qui est aujourd'hui totalement submergé. *A priori*, l'aéroport de Liège contrôle 0,006 % des colis, car les procédures sont extrêmement chronophages. Cela signifie que 99,994 % des colis passent sous les radars.

Pouvez-vous estimer le pourcentage de colis que vous parvenez à contrôler grâce au fameux arrêté du 23 mars, qui vous autorise à contrôler, mais pas à percevoir la taxe ?

Ensuite, la deuxième étape sera, comme nous le savons tous, la construction d'immenses plateformes et hangars en Pologne, d'une superficie équivalente à environ 100 terrains de football. Cela permettra une importation en masse et non plus par petits colis, ce qui leur fera de nouveau échapper à la taxe. Nous pouvons imaginer que cela aura quelques

vertus en matière de bilan carbone du fret, puisqu'il s'agira de transport maritime, et que cela pourra éventuellement faciliter le contrôle, mais toujours sans perception de la taxe.

Ma question concerne également les produits prohibés. Des mesures sont-elles mises en place pour faire payer à ces plateformes les coûts engendrés par la destruction de ces colis ?

M. Florian Colas. Concernant les taux de contrôle, je ne dispose pas de ceux de Liège, mais vos chiffres sont crédibles. Les volumes de contrôle en France sont plus élevés, mais restent faibles. Nous contrôlons entre 250 000 et 300 000 déclarations par an. Il s'agit approximativement de la capacité de contrôle de la douane. Rapporté aux 830 millions de colis ou d'articles, vous pouvez imaginer ce que ces taux représentent. Nous avons des taux de contrôle inférieurs à 1 %, généralement inférieurs à 0,1 %. Ce sont à peu près les mêmes taux que l'on retrouve dans la plupart des pays. De toute façon, les taux de contrôle les plus élevés dans le fret traditionnel sont généralement de l'ordre de 1 % et au maximum de 3 %.

L'un des enjeux majeurs, et cela vaut pour toutes les douanes du monde, est de contrôler à bon escient. La capacité à tout contrôler est irréaliste face à de tels volumes et à des flux extrêmement mobiles. L'important est de bien cibler les contrôles.

Évidemment, lorsqu'on est confronté à une vague de colis et à une volumétrie en croissance, comme cela est le cas pour Liège actuellement et comme cela l'a été pour nous au cours des dernières années, il est difficile d'adapter le volume des contrôles. Par conséquent, les taux de contrôle se dégradent de façon quasi immédiate.

Vous avez mentionné les entrepôts en Pologne. Il s'agit d'un changement de modèle important pour certains opérateurs. Ils pré-positionnent des produits pour le reste de l'Europe, puis les acheminent en libre circulation à l'intérieur de l'Union, une fois dédouanés. Ce changement de modèle est assez logique, certains acteurs du commerce en ligne américain l'ont par exemple opéré il y a une dizaine d'années en construisant d'importantes implantations logistiques dans plusieurs pays, notamment en France.

Cela signifie aussi que nous serons dépendants du niveau de contrôle que les douanes polonaises effectueront sur ces produits, puisqu'elles seront en première ligne. L'intérêt de cette réforme et de la future autorité douanière est justement d'assurer l'harmonisation des pratiques et d'éviter les points de fuite ou une forme de dumping, car nous sommes désormais interdépendants au sein de ce marché unique. Nous avons donc besoin de pouvoir compter sur le travail des douanes de nos pays partenaires.

Sur la question du partage des frais, je ne suis pas certain que la future réforme de l'union douanière traite de ce sujet. Les frais de destruction sont relativement anecdotiques par rapport au volume d'amendes que cette réforme pourra permettre d'infliger aux plateformes. On parle d'un pourcentage de leur chiffre d'affaires en Europe, jusqu'à 5 ou 6 %. Les amendes pourraient se chiffrer potentiellement en millions, dizaines de millions, voire centaines

de millions d'euros. Les frais de destruction, bien qu'ils évoluent rapidement chez nous, ne représentent pas de tels volumes.

M. Romain Eskenazi (SOC). J'ai eu l'occasion et l'honneur de présider à l'Assemblée nationale, durant six mois, la mission d'information sur le contrôle des importations et la concurrence déloyale. J'ai donc auditionné certains de vos collègues et je suis même allé voir vos équipes travailler sur le terrain à Roissy. Cette mission a été percutée par l'affaire des poupées et des armes sur le site Shein. Je rappelle que dans ce cadre, le gouvernement et l'État ont perdu deux procès, en première instance et en appel, après avoir demandé la suspension de ce site qui vendait des poupées à caractère pédopornographique et des armes. Cela prouve bien que la loi doit évoluer, tant au niveau européen que français.

Je passerai rapidement sur la taxe sur les petits colis. Il me semble que le terme n'est pas bien choisi. En effet, lorsque vous receviez 10 000 peluches, elles arrivaient dans un conteneur avec une seule déclaration douanière, alors qu'aujourd'hui, vous recevez 10 000 colis avec 10 000 déclarations. Il y a donc une augmentation des frais et du coût pour le service public que vous rendez. Il paraissait légitime de faire payer les plateformes pour ce coût supplémentaire.

À l'issue de cette mission d'information, nous avons déposé une proposition de loi avec les mesures qui nous semblaient les plus urgentes, car les filières que nous avons auditionnées sont en grande détresse. Vous avez parlé du jouet, mais je pense aussi aux médicaments, à l'électronique, au textile et à l'ameublement, qui craignent qu'au moment de la réforme douanière en 2028, il n'y ait malheureusement plus grand monde à sauver.

Le premier élément de cette proposition était de qualifier la plateforme d'« importateur présumé ». Cela anticipe trop la réforme douanière et n'est donc manifestement pas possible. Nous sommes donc encore dans l'ère de l'irresponsabilité totale. Je voulais savoir si, selon vous, il existait tout de même un levier activable dans les deux ans à venir.

Le deuxième élément, suggéré par vos agents sur le terrain, est la notion de « présomption de non-conformité ». Quand on contrôle une peluche pour la 500^e fois et qu'on sait qu'elle est non conforme, on subit toujours la même lourdeur administrative, avec le même nombre de formulaires à remplir. Il ne me semble pas que cette disposition soit dans la réforme douanière. Je voulais savoir comment nous pourrions régler cette question.

Enfin, concernant la destruction, il s'agissait d'un élément de notre proposition de loi. Pensez-vous qu'il ne soit vraiment pas opportun de mettre le coût de la destruction du colis à la charge de la plateforme ?

Pour finir, les services du ministre Serge Papin, avec qui nous travaillons sur cette proposition de loi, nous ont indiqué qu'il serait peut-être opportun, au regard de ces nouvelles pratiques, de revoir la répartition des rôles entre les différents services de contrôle,

essentiellement la DGCCRF, vous-mêmes, ou encore le ministère de l'Intérieur qui classe les armes. Y a-t-il, selon vous, un travail et un effort de coordination à faire pour rendre ces contrôles plus efficaces ?

M. Florian Colas. Sur la question de l'importateur présumé, cela relève du code des douanes de l'Union, et donc du droit européen. Le droit national ne peut pas empiéter sur une compétence qui est exclusive à l'Union européenne. Cela me paraît juridiquement compliqué. Je ne vois pas de possibilité de contourner cette contrainte, si ce n'est d'accélérer la mise en œuvre de la réforme qui arrive, mais qui demande encore du temps, avec la décision des 27 pays. Néanmoins, cet importateur présumé représente un changement de paradigme majeur.

Sur la présomption de non-conformité, je ne sais pas si nous avons l'équivalent exact, mais la réforme contient des éléments assez proches, inspirés de ce que nos agents de terrain vous ont dit et nous ont remonté. Nous avons en effet essayé de construire cette réforme avec cette logique de remontée du terrain. D'ailleurs, la France a apporté une vision concrète et opérationnelle à la conception de cette réforme.

Lorsque nous aurons découvert des non-conformités dans un lot importé, nous pourrions rejeter d'emblée un lot identique du même opérateur, en presumant que les non-conformités trouvées dans le lot précédent seront présentes dans le nouveau. Cela permettra de procéder à des rejets en masse de marchandises de manière beaucoup plus forte. Ce ne sera pas une présomption généralisée, mais une forme de présomption de non-conformité sera bien introduite par cette réforme. Je pense que l'objectif est en partie atteint, et il s'agissait clairement d'un outil indispensable pour faire face à ce phénomène.

Concernant la mise à la charge des plateformes des frais de destruction, d'un point de vue strictement opérationnel et budgétaire, j'en serais ravi. Il existe peut-être déjà des dispositions qui le permettent. J'avoue mon ignorance sur ce point pour l'audition d'aujourd'hui, mais c'est une chose que nous pourrions vérifier. Il est possible que la mise à la charge soit déjà appliquée dans certains cas. Par exemple, la garde et la conservation de biens saisis peuvent être confiées et mises à la charge d'un opérateur. Pour la destruction en elle-même, je ne suis pas certain, mais je vous demanderai votre indulgence pour me laisser vérifier ce point. En tout cas, la mise à la garde est fréquemment mise à la charge d'un opérateur, donc la charge de la destruction l'est peut-être aussi.

Sur les questions d'articulation et de coordination entre administrations, il me semble que nous avons un partage des rôles relativement clair. Il est certain que cela fait intervenir de multiples acteurs. À la frontière, deux administrations interviennent sur la marchandise : la douane dans la grande majorité des cas et, pour les biens alimentaires d'origine animale, les services vétérinaires de la Direction générale de l'alimentation (DGAL). Ensuite, pour la circulation intérieure, la douane a un certain nombre de compétences que nous avons évoquées. Enfin, au stade de la distribution intérieure, ce sont la DGCCRF et la DGAL qui interviennent, selon qu'il s'agit de marchandises alimentaires ou non.

Le partage des rôles est relativement clair. Du point de vue de la douane, je ne vois pas le besoin de faire évoluer cette ligne de partage. En revanche, elle fait intervenir plusieurs acteurs, et la coordination est donc absolument nécessaire. Nous avons ainsi entrepris, avec la DGCCRF qui est notre principal interlocuteur au quotidien, une révision de notre protocole. Celui-ci sera signé d'ici quelques semaines et détaillera précisément les processus de travail conjoint. Je pense que ce sera un vrai plus pour bien travailler au quotidien, partout sur le terrain.

M. Nicolas Ray (DR). Votre présence doit nous permettre d'évaluer cette mesure qui a fait tant débat : l'instauration de la taxe sur les petits colis dans le cadre de la loi de finances pour 2026. J'ai quelques questions sur le rendement budgétaire. Vous annoncez un rendement de 2,3 millions d'euros par mois, bien en deçà des prévisions établies. Pourquoi, selon vous, y a-t-il eu une telle surestimation des recettes de cette taxe ?

Concernant l'impact sur l'activité logistique et de fret dans notre pays : quels sont les impacts sur cette filière en termes d'activité de nos entrepôts et de notre activité de fret ? Y a-t-il eu des suppressions de postes dans les entreprises concernées ?

Cette taxe avait aussi pour but, au départ, de soutenir nos petits commerces. Je voudrais savoir si vous avez pu estimer une augmentation de l'activité de nos petits commerces, due à des acheteurs qui se seraient reportés sur du commerce de proximité, ce qui était un objectif tout à fait louable.

L'intérêt de cette taxe se fera sentir au niveau européen, et le mécanisme est en cours de mise en place. Pouvez-vous nous assurer qu'il n'y aura pas de retard ? Y a-t-il des freins ? Certains pays vont-ils s'opposer à ce fonctionnement ? Pour éviter les effets pervers de déport, l'intérêt de cette taxe réside dans un mécanisme européen. D'ailleurs, une fois ce mécanisme en place, n'y aura-t-il pas aussi des effets de contournement aux frontières de l'Union européenne ?

Enfin, à l'heure où nous parlons beaucoup d'intelligence artificielle et de développement technologique, allez-vous vous emparer de ces outils pour améliorer vos contrôles, pour une meilleure efficacité et une protection de nos échanges internationaux ?

Nous avons aussi les problématiques des places de marché, notamment *TikTok Shop* qui est connu et qui concurrence nos commerçants. Ne faudrait-il pas obliger les entreprises qui interviennent sur ces places de marché à s'immatriculer en France pour pouvoir y commercer ?

M. Florian Colas. Le rendement a été calculé au moment de la loi de finances, avec l'hypothèse d'une taxe qui entrerait en vigueur de façon coordonnée avec les autres pays européens volontaires à ce moment-là. Ces derniers ont, plus tard dans le processus, décidé de ne pas mettre en place la taxe.

Les hypothèses de contournement avaient bien entendu été prises en compte dans le calcul du rendement, car nous nous doutions que la mise en place de cette taxe aurait un impact. D'ailleurs, cela avait été totalement intégré et assumé, mais avec un impact qui aurait été plus limité si nos voisins et les principaux pays de logistique, comme ceux du Benelux, avaient participé à l'initiative. Dès lors qu'ils n'y participent pas, le niveau de contournement est beaucoup plus élevé, ce qui explique le différentiel de rendement.

Nous aurons une année un peu complexe. Nous ne pourrions évaluer le rendement complet de cette initiative qu'à la fin, avec l'entrée en vigueur en juillet d'un premier dispositif européen et, au plus tard en novembre, d'un deuxième. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous aurons un dispositif complètement harmonisé.

L'impact sur la logistique est fort, surtout pour les acteurs qui étaient exposés à ce type de flux. Selon leur spécialisation et leur type de clientèle, les acteurs du fret étaient plus tournés vers le fret cargo traditionnel, tandis que d'autres, qui s'étaient beaucoup développés dans le commerce en ligne, sont impactés de façon différenciée. Certains trouvent des adaptations ou des relais d'activité autant que possible, mais je ne sous-estime pas la difficulté dans laquelle certains se trouvent. Ces acteurs sont nos interlocuteurs du quotidien, nous les connaissons bien. Cet impact n'est, à notre sens, que temporaire, et nous espérons qu'il sera le plus court possible.

Je ne vois pas de risque de retard, dans le sens où les textes européens sont assez clairs. La suppression de la franchise de 150 euros est fixée au 1^{er} juillet. Les frais de gestion additionnels interviendront au plus tard en novembre. Le risque que ces échéances ne soient pas tenues me paraît faible. En revanche, nous aimerions avoir le maximum dès le 1^{er} juillet. Avoir l'intégralité du dispositif au 1^{er} juillet, y compris les frais de gestion, est peut-être irréaliste. En tout cas, nous plaçons pour avoir les frais de gestion européens avant novembre. Je sais que le ministre Roland Lescure a écrit en ce sens à la Commission et à la Présidence du Conseil avec un certain nombre de ses collègues européens, et qu'il plaide régulièrement en ce sens à l'Ecofin.

Sur la question de l'impact sur le petit commerce, il faudrait un travail d'évaluation avec les fédérations concernées et les administrations qui sont plus en lien avec ce secteur. La douane n'est pas en première ligne et n'est pas la mieux placée pour mener ce type de travaux. En tout cas, ce ne sont pas nos interlocuteurs quotidiens, même si nous contribuons à les protéger, mais ce n'est que de façon indirecte que nous sommes en contact avec eux.

Quant aux risques de contournement des dispositifs hors Union européenne, cela impliquerait de faire arriver les produits dans un pays tiers ayant une frontière terrestre, puis de les acheminer par camions, ce qui nécessiterait un contrôle au point de passage terrestre. Je pense que ce risque est faible. Le risque principal réside dans le choix d'un des 27 pays membres pour entrer massivement, y localiser son dédouanement, puis circuler librement. Si le niveau de contrôle n'est pas satisfaisant dans ce pays européen, le risque est là. Nous essayerons de veiller à ce que cela ne se produise pas. Il s'agit de l'esprit de la réforme.

Par ailleurs, nous avons des dispositifs qui visent notamment à coupler les technologies de scanner et l'intelligence artificielle pour faire de la détection de masse. Cette ère moderne de contrôle s'ouvre avec ce type de dispositif qui, pour autant, ne supprime pas le besoin d'avoir des agents pour les opérer et assurer les contrôles.

S'agissant de l'immatriculation en France des places de marché, la question pour nous réside plutôt dans la nécessité d'avoir un interlocuteur douanier localisé en France, actionnable et qui prend la responsabilité de la marchandise importée. La réforme en cours apportera également des solutions sur cette question.

Mme Eva Sas (EcoS). Je voudrais souligner l'importance de cette taxe sur les petits colis pour lutter contre « l'ultra fast fashion », qui favorise le dumping social et environnemental, et surtout pour protéger notre commerce de proximité. D'ailleurs, je ne comprends pas la position du Rassemblement national qui s'oppose à cette taxe.

Je retiens de votre intervention que le fait que la France ait été pionnière en la matière, en mettant en œuvre une taxe nationale sur les petits colis, a permis d'emporter la décision sur une taxation européenne et même de l'avancer à 2026. Je retiens aussi la charge de travail et l'importance des moyens à prévoir pour les douanes, afin de rendre cette taxe effective.

J'ai une première question sur la fraude à la TVA, qui prolonge celle du rapporteur général. Vous n'avez pas vraiment répondu sur la volumétrie de cette fraude, qui pourrait expliquer en partie la faible progression de la TVA, de seulement 1,3 milliard d'euros en 2025 pour la part revenant à l'État, selon la Cour des comptes. Le gouvernement explique ce phénomène par la faible consommation et la structure des emplois taxables. Or, dès 2025, Amélie de Montchalin évoquait aussi la sous-déclaration de la valeur des petits colis pour contourner la TVA. La Cour des comptes et le Haut conseil des finances publiques (HCFP) reprennent aussi cette hypothèse.

Pourquoi cette explication disparaît-elle complètement du projet de loi relatif aux résultats de la gestion et portant approbation des comptes de l'année 2025 ? Selon vous, quel est aujourd'hui l'impact réel de ces importations de petits colis sur le rendement de la TVA ?

Ma deuxième question concerne le contournement de la taxe par les plateformes. Au niveau national, le contournement passe par le déplacement de l'entrée dans l'Union européenne via les aéroports des Pays-Bas et de la Belgique. De plus, pour contourner la taxe européenne prévue en novembre 2026, les plateformes chinoises préparent déjà une nouvelle adaptation de leur modèle en important davantage de marchandises en gros volumes vers des entrepôts européens. Je comprends que cela leur permettra d'échapper à la taxe sur les petits colis, mais confirmez-vous que cela augmentera tout de même le coût de ces colis, par les charges de gestion des stocks, par les droits de douane et par la plus grande difficulté à contourner la TVA si les douanes des pays d'entreposage effectuent le travail nécessaire ?

M. Florian Colas. Je vous rejoins sur le fait que la France a été pionnière et que cela a permis d'avoir des dispositifs européens qui entrent en vigueur dès cette année, et non en 2028. Je pense que cela était aussi une attente forte de nos acteurs économiques.

Sur la volumétrie de la fraude à la TVA, la difficulté pour vous répondre est que la douane ne voit qu'une toute petite partie du sujet. Nous voyons la TVA qui correspond aux biens importés pour lesquels nous avons des déclarations. Le processus de recouvrement de la TVA est globalisé avec les débits et les crédits de TVA que l'entreprise peut avoir dans ses autres opérations commerciales. Tous les mois à la DGFIP, une compensation est effectuée entre les deux, avec une déclaration mensuelle de TVA qui donne lieu soit à une restitution, soit à un paiement.

L'administration qui a la vision complète est la DGFIP, et c'est sur la base de ses chiffres que les évaluations sur la fraude à la TVA ont été faites ces dernières années. De nombreux travaux ont été menés pour étudier les évolutions de cette recette. Leur conclusion est que le phénomène du commerce en ligne et des fraudes associées contribue peut-être à expliquer le ralentissement des recettes de TVA, mais que ce n'est ni l'explication unique, ni même la principale.

Au-delà de ça, je ne suis pas capable de vous donner un chiffre précis. Nous avons fait des tentatives d'estimation de l'ampleur de la minoration de valeur dans les biens importés, avec des fourchettes statistiques qui restent toujours incertaines, mais qui pouvaient aller de 20 à 40 % selon les cas, en fonction des méthodes et des échantillonnages.

Le passage à un modèle économique traditionnel, c'est-à-dire avec importation en gros et pré-stockage, n'implique ni taxe sur les petits colis ni droits forfaitaires. Cependant, il entraîne l'application des droits de douane et de la TVA sur des volumes beaucoup plus importants. Il y a donc un effet de vases communicants en termes de recettes. Ce modèle offre clairement une capacité de contrôle bien supérieure au modèle actuel du petit colis destiné directement au consommateur, à condition que tous nos partenaires effectuent un travail équivalent, ce sur quoi il faut, je crois, compter.

M. Emmanuel Mandon (Dem). Notre pays doit faire face à une extraordinaire déferlante de produits venus du monde entier, particulièrement de Chine et d'Asie. Ces importations massives que nous constatons depuis des années et ce dumping organisé entraînent des conséquences considérables, comme cela a été souligné, sur les plans économique, social et bien sûr environnemental.

Par ailleurs, l'ampleur du phénomène des non-conformités nous inquiète, ce que confirment les contrôles des douanes. Vous avez pointé le rôle des plateformes d'importation, mais aussi la responsabilité des consommateurs. Nous savons qu'en ce domaine, les facilités d'internet changent considérablement les comportements, avec une idée sous-jacente : sommes-nous réellement tous responsables collectivement face à un commerce mondial totalement débridé ?

Dans ce contexte, il n'y a sans doute pas de quoi se réjouir des difficultés liées à l'application de la taxe sur les petits colis et des contournements observés. La taxe est trop récente pour en dresser un bilan, mais elle a demandé une forte réactivité des services des douanes. Nous sommes donc dans une phase transitoire, avec la nécessité de bâtir un système plus efficace et la perspective plus rassurante de la mise en place d'une approche européenne dans le cadre de l'Union douanière.

Ce sujet montre à l'évidence que nous, parlementaires, devons faire preuve d'un peu d'humilité lorsque nous imaginons des solutions sur les plans fiscal, juridique et finalement opérationnel. La volonté politique trouve ici ses limites dans un monde ouvert et complexe comme le nôtre.

Face à cette situation et à toutes ces interrogations, que pouvons-nous apporter ? Il existe un intérêt à conforter les moyens humains et technologiques des douanes. Notre monde évolue vite. Qu'attendez-vous des parlementaires, à quelques mois d'un projet de loi de finances, pour renforcer les outils, les compétences, les moyens de coordination, et les moyens financiers ?

M. Florian Colas. Il est frustrant de constater que nous sommes dans un environnement où une initiative nationale doit toujours être évaluée au regard des capacités de contournement, dans un monde ouvert avec une grande fluidité des flux et un environnement juridique douanier du commerce international largement régi par des contextes européens. Quand on veut faire bouger les choses, il faut les faire évoluer à l'échelle européenne pour qu'elles soient efficaces, et accepter le tempo européen qui n'est pas le même que le nôtre et qui ne permet pas la même réactivité.

Le Parlement examine chaque année la loi de finances et il aura à le faire cette année pour l'année prochaine. Ce texte contiendra des éléments importants pour la douane, puisque notre ministre David Amiel élabore, à la demande du président de la République, un plan de renforcement de la douane. Il aura l'occasion de revenir sur ce sujet pour faire des annonces dans le cadre du projet de loi de finances. Dans une situation budgétaire complexe, renforcer une administration est tout sauf anodin.

Par ailleurs, vous aurez aussi prochainement à examiner un projet de loi de ratification du code des douanes, puisqu'il a été intégralement recodifié depuis le 1^{er} mai. Il s'agit d'un travail qui à la fois solidifie et modernise notre code. Le projet de loi de ratification comportera des dispositions qui ne seront pas uniquement de la ratification. En effet, comme il s'agissait d'une recodification à droit constant, au-delà de l'ordonnance qui nécessite ratification, il y aura des évolutions législatives concernant notamment les pouvoirs de contrôle.

Les règles du jeu du dédouanement et des déclarations sont fixées au niveau européen. Cependant, les règles du jeu du contrôle sont largement fixées au niveau national. Il existe donc un terrain de jeu national particulièrement utile. Cela a été fait récemment par la voie réglementaire. Les besoins législatifs en matière de contrôle sont toujours importants.

Nous avons un sujet majeur. Nous avons discuté de la proportion de marchandises contrôlées et nous avons vu qu'elle est faible, quel que soit le type de marchandises. Tout l'enjeu pour nous est donc le ciblage, c'est-à-dire notre capacité à bien orienter notre force. Pour bien cibler, nous avons besoin de beaucoup de données et de pouvoir bien les utiliser. Des dispositions issues de la loi de 2025 sur le narcotrafic nous permettent d'accéder plus largement qu'avant aux données logistiques, mais le retour d'expérience de leur mise en œuvre montre qu'il reste quelques contraintes et barrières pour bien les utiliser à des fins de ciblage. Vous serez peut-être amenés à être sollicités sur ces points dans les prochains mois.

Mme Félicie Gérard (HOR). M. le directeur général des douanes, nous vous auditionnons ce matin sur la taxation des petits colis. Vous l'avez rappelé, la France comme l'Europe font aujourd'hui face à un afflux massif de petits colis, principalement en provenance de Chine et porté notamment par le développement rapide des plateformes de commerce en ligne, telles que Shein ou Temu.

Chaque jour, plusieurs millions de colis franchissent les frontières européennes avec des valeurs déclarées faibles. À l'échelle de l'Union européenne, près de 4 milliards de petits colis ont été importés en 2024, soit plus du double par rapport à 2022. Une part importante de ces envois échappe encore à la taxation et bien souvent au contrôle. Cette situation crée une concurrence déloyale pour nos commerçants, nos artisans et nos entreprises, qui respectent des normes sociales, fiscales et environnementales exigeantes.

Dans plusieurs secteurs économiques, les conséquences sont massives. Je pense notamment aux entreprises textiles dans ma région des Hauts-de-France, durement touchées ces dernières années par la concurrence de ces plateformes à bas coût.

Face à cette situation, nous avons mis en place, lors du dernier budget, une taxation des petits colis. Les premiers retours de cette taxation apparaissent pourtant particulièrement mitigés. Une des conséquences est évidemment que les colis transitent par des pays frontaliers comme la Belgique avant de circuler librement dans l'espace Schengen, contournant ainsi la taxe française. Cela confirme ce que nous avons dit lors des débats budgétaires : cette taxe ne peut être pleinement efficace qu'à l'échelle européenne. Sa mise en œuvre prochaine à compter du 1^{er} juillet dans toute l'Union devrait constituer, je l'espère, une avancée importante.

Vous avez dit qu'il y avait énormément de fraudes sur les déclarations de valeur des colis. De quels moyens disposons-nous pour combattre cela ? Quel rôle jouera l'autorité douanière de l'Union européenne dans la mise en œuvre de cette taxation européenne des petits colis ? Plus largement, quel intérêt représente pour le travail quotidien de la Direction générale des douanes l'installation à Lille de cette future autorité européenne ?

M. Florian Colas. Redresser la valeur d'une marchandise est l'une des choses les plus compliquées. Constaté une non-conformité ou une prohibition, bien que cela ne soit pas simple, est plus direct. Redresser la valeur est beaucoup plus complexe, car il faut d'abord rejeter la valeur déclarée, donc démontrer qu'elle est fautive. Ensuite, il faut trouver, par différentes

méthodes démonstratives et en respectant un droit extrêmement exigeant en la matière, des références de valeur qui soient opposables à l'importateur, afin de pouvoir le taxer. Cela est vrai pour la douane en matière de dédouanement, mais aussi pour nos collègues de l'administration fiscale quand il s'agit de redresser la valeur dans d'autres domaines.

Cette tâche est lourde pour nous. Le traitement de chaque colis individuellement pour des biens de faible valeur représente une débauche d'énergie qui n'est sans doute pas la meilleure méthode pour lutter contre ce phénomène, même si le droit ne permet pas de faire autrement aujourd'hui. La réforme de l'Union douanière est donc importante, car elle nous permettra de travailler sur la base d'un échantillon pour ensuite extrapoler. Une fois le travail effectué sur un échantillon, nous nous en servirons pour appliquer une amende globale à un opérateur.

Le rôle principal de l'autorité douanière, sur les sujets qui nous intéressent, sera de s'assurer de l'homogénéité des contrôles au sein de l'Union européenne. Elle aura accès à l'ensemble des données, ce qui lui permettra de superviser ce qui se passe dans tous les pays membres. Elle veillera à ce qu'il n'y ait pas de porosité au sein des 27 ni de différences de taux de contrôle extrêmement élevées d'un pays à l'autre, et s'assurera que certains pays n'ont pas renoncé à effectuer certains types de contrôles sur des non-conformités spécifiques. Elle pourra émettre des recommandations. Étant donné que la gouvernance sera collégiale, chaque membre sera redevable et devra rendre compte de son action devant les autres. Ceci souligne l'importance de cette autorité, et c'est pourquoi une administration comme la douane française l'attend avec impatience.

Le fait qu'elle soit installée à Lille est une excellente nouvelle dont nous ne pouvons que nous réjouir. Des centaines de personnes sont impliquées dans ce dossier pour parvenir à ce résultat, notamment les représentants français au Parlement européen, les élus locaux, les secteurs économiques, ainsi que nos autorités et nos douaniers. Nous entrons aujourd'hui dans la phase opérationnelle, mais là encore, nous suivons le calendrier européen. Il faut attendre que l'autorité ait une existence juridique, que les textes soient traduits et publiés, et qu'un premier conseil d'administration se réunisse, ce qui n'arrivera probablement pas avant la fin de l'année 2026. Une équipe transitoire, que nous suivons de près, sera mise en place par la Commission. En tant que pays hôte, nous serons de toute façon impliqués dans l'ensemble des travaux, à commencer par la signature du bail qui devrait intervenir dans les prochaines semaines.

M. Charles de Courson (LIOT). L'article 82 a été une catastrophe. Ma question est simple : avez-vous été associé à cette catastrophe ? Étiez-vous à l'origine de cette mesure, ou aviez-vous averti le gouvernement qu'un tel dispositif aboutirait à la situation que nous constatons, à savoir un déroutement de 90 % du fret aérien ? Pour le fret ferroviaire ou routier, je crois que vous ne disposez pas de chiffres. Je peux vous l'attester, car il existe deux grands sites pour le fret aérien tout-cargo : Roissy et Vatry. À Vatry, le volume est passé de 2 000 tonnes par mois à 200 tonnes d'un mois à l'autre. À Roissy, la situation est identique. Avez-vous été associé à cette mesure ? Avez-vous averti le gouvernement en lui conseillant de ne pas l'adopter et d'attendre la décision européenne ?

Lors des débats, on nous avait confirmé qu'un accord européen interviendrait vers le milieu de l'année 2026. On ne peut donc pas dire que nous n'étions pas prévenus. J'étais contre l'article 82 et je l'ai déclaré publiquement, en préconisant d'attendre l'accord européen.

Ma deuxième question porte sur les taux de contrôle. On nous avait annoncé 70 000 ou 80 000 contrôles. Vous en rapportez 250 000, mais cela ne change pas l'ordre de grandeur. Sur plus d'un milliard de colis, vous en contrôlez deux sur 10 000. Cela signifie qu'un importateur peut faire à peu près n'importe quoi. Il recevra une amende de temps en temps, mais celle-ci est sans commune mesure avec le bénéfice qu'il en tire. Le nouveau système européen est-il donc dissuasif au regard des sommes en jeu ?

Quelles mesures sont prévues pour lutter contre la sous-déclaration ? Il nous a été rappelé que la valeur moyenne déclarée en douane est de six euros par article. Cela n'est pas crédible. Avec les coûts du fret aérien, envoyer des objets d'une valeur de six euros pose un problème de rentabilité pour la chaîne logistique. Disposez-vous, dans le cadre européen, d'un outil permettant de rapprocher la déclaration en douane de la déclaration de TVA, puisque ces articles finissent par être vendus ? Cette piste est-elle envisageable, c'est-à-dire rapprocher les fichiers de déclaration en douane et de TVA pour comparer les montants déclarés ?

Enfin, concernant la taxe européenne qui s'appliquera à compter du 1^{er} juillet 2026, elle est bien calculée par article. On nous avait expliqué à l'époque qu'elle serait par colis au niveau européen, mais il s'agit en définitive bien d'une taxe par catégorie d'article, puisque vous avez mentionné des articles et non des colis. S'applique-t-elle à tous les modes de transport : aérien, ferroviaire, routier et maritime ? Disposez-vous de taux de contrôle homogènes pour ces différents moyens de transport ?

M. Florian Colas. Concernant l'élaboration de la mesure, il faut se souvenir du contexte. Elle était fortement demandée depuis des mois, voire des années, par de nombreux acteurs et secteurs économiques largement impactés par les conséquences du commerce en ligne et par tout ce que nous avons évoqué aujourd'hui. La demande émane du secteur économique, et il y a une volonté politique d'y répondre. L'administration, logiquement, explore les options techniques et en présente la faisabilité, les avantages et les risques.

C'est sur cette base, une fois la situation éclaircie, que le gouvernement prend ses décisions. Je pense que les risques liés aux contournements n'ont jamais été sous-estimés, ni par la douane ni par nos autorités gouvernementales. Ils ont été présentés lors des débats au Parlement. À un moment donné, la décision a été prise d'avancer sur ce sujet. Nous en sommes, par principe, redevables, en ce sens que nous sommes chargés de la mise en œuvre et de l'opérationnalisation.

Je n'ai pas de jugement à porter là-dessus. Nous savions que nous nous exposions à des contournements. Au moment où le texte du projet de loi de finances a été engagé, ces risques étaient plus modérés grâce à une coalition volontaire avec certains pays. Cependant, les évolutions politiques dans ces pays les ont conduits à ne pas mettre en place la taxe, laissant la

France seule dans une situation transitoire qui est certes problématique, mais qui reste temporaire.

On peut penser que sans l'initiative de la France, nous attendrions encore 2028 pour la mise en place des dispositifs européens. Or, l'initiative et le volontarisme de la France ont permis d'accélérer le calendrier européen, ce qui est à mon avis une excellente chose. Sans cela, les contraintes opérationnelles et informatiques nous auraient probablement contraints à attendre 2028. L'initiative française a donc incité la Commission et plusieurs pays à accélérer le rythme. Ce n'est plus qu'une question de quelques mois. Le 1^{er} juillet 2026 arrivera vite, tout comme la deuxième étape au 1^{er} novembre 2026.

Au moment où les décisions ont été prises, le calendrier de la réforme n'était pas encore finalisé. L'accord politique définitif sur la réforme est intervenu en avril 2026. Par principe, il faut toujours prendre des décisions dans un environnement d'incertitude, avec des réformes en cours de discussion. L'objectif de la France était de peser sur ces discussions pour obtenir un accord politique permettant d'anticiper au maximum la mise en œuvre de la réforme, et je crois que nous y sommes parvenus.

Concernant les taux de contrôle et le caractère dissuasif des opérations, ce qui me paraît important est la question du ciblage. Nous n'appliquerons pas le même taux de contrôle à tous les opérateurs. Un opérateur connu pour importer massivement de la contrefaçon pourra faire l'objet d'un taux de contrôle de 90 %, tandis qu'un opérateur pour lequel chaque contrôle est négatif et qui coopère bien avec nous aura un taux faible. Le taux de contrôle moyen est bas, mais il est différencié selon les opérateurs et les types de biens.

En outre, les dispositifs européens s'appliqueront par catégorie d'articles. La taxation se fera donc en fonction de la catégorie tarifaire de la marchandise, quel que soit le nombre de produits. Elle ne s'applique pas par colis, mais par catégorie d'articles à l'intérieur du produit. Les petits colis sont majoritairement transportés par avion. L'entrée sur le territoire européen depuis un pays tiers se fait par voie aérienne, car ces modèles économiques reposent sur des délais particulièrement courts entre la commande et la livraison, ne laissant pas le temps pour un transport par bateau. Ce qui circule par camion est, par définition, ce qui est arrivé par avion ailleurs avant d'être acheminé par la route au plus près du consommateur. L'ensemble de ce flux entre dans l'Union européenne par avion, mais le dispositif européen est neutre, quel que soit le vecteur de transport.

Aujourd'hui, les échanges et partages de données entre la douane et la DGFIP sur la TVA sont totalement intégrés à notre action quotidienne. Cependant, le problème ne réside pas tant dans le recouvrement des déclarations de TVA des professionnels. Nous sommes face à des modèles économiques impliquant une livraison directe au consommateur final par des opérateurs ayant une faible empreinte en Europe. La problématique se situe plutôt à ce niveau, et je ne suis pas certain que nous puissions la résoudre par le rapprochement des déclarations de douane et de TVA.

M. Gérard Verny (UDR). Je pense que presque tout a été dit aujourd'hui sur la question de cette taxe de deux euros. On peut effectivement regretter que, sur un marché unique, nous prenions des initiatives isolées qui n'ont eu pour effet que de déplacer le problème et de priver d'activité économique des plateformes opérant sur le territoire national. Pensez-vous réellement que cette taxe a protégé le consommateur français ?

M. Florian Colas. Je pense qu'il est trop tôt pour répondre. Nous n'avons pas encore écrit la fin de l'histoire. Nous n'en sommes qu'à deux mois de mise en œuvre, dans un cadre transitoire et au cours d'une année qui sera chargée en la matière. Le consommateur français ne sera véritablement protégé que lorsque toutes les briques du dispositif auront été assemblées. Cela inclut un dispositif européen mis en œuvre par les 27 membres, comprenant la taxation forfaitaire et les frais de gestion, une autorité douanière garantissant l'homogénéité des taux de contrôle entre les pays, ainsi que des régimes de responsabilité pour les plateformes et de nouvelles procédures de contrôle adaptées.

Il s'agit d'un ensemble cohérent qui se met en place progressivement. Nous sommes au tout début d'un processus qui se déroulera sur deux ans pour assembler toutes ces briques. La réponse complète à votre question ne pourra être apportée que lorsque l'ensemble du dispositif sera en place et que nous aurons un peu de recul pour en juger les effets.

M. Gérard Verny (UDR). Considérez-vous que cette taxe, telle qu'elle a été mise en place a, à ce jour, protégé le consommateur et les commerçants français ?

M. Florian Colas. Compte tenu des limites du dispositif et de la courte période d'application, la mise en place de la taxe, les débats qui l'ont entourée et les contrôles effectués ont contribué à sensibiliser le consommateur français aux enjeux du commerce en ligne et de ce type de consommation, ce qui n'avait pas eu lieu jusqu'à présent. Je crois que certaines plateformes ont constaté des inflexions dans leur volume de commandes. Je ne saurais dire si ces inflexions sont durables, mais il est certain que ce fut une période difficile pour plusieurs plateformes, et je pense que cela continue de l'être.

Deuxièmement, nous avons perturbé des modèles qui fonctionnaient de manière optimale, basés sur une importation directe en France, au plus près du consommateur. Il est plus coûteux et plus complexe pour un opérateur de se dérouter vers un autre aéroport, de mettre en place un schéma logistique plus compliqué et de payer des coûts de transport plus élevés pour éviter une taxe. Ce n'est certainement pas la solution unique, et nous n'avons pas résolu toute la problématique avec les mesures actuelles. Cependant, il y a une cohérence globale dans ce qui se met en place, et ce qui a déjà été enclenché me semble de nature à contribuer à une solution.

M. Emeric Salmon (RN). Nous n'avons pas beaucoup parlé du rendement de la taxe. Le taux de non-conformité détecté me choque particulièrement. Avant de vous poser ma question, je vais relire un compte rendu des travaux de l'Assemblée nationale du 19 novembre 2025, lorsque nous avons traité ce sujet. Je cite les propos de Mme Le Pen : « Un bon moyen

de le faire exister, Mme la Ministre, serait d'interdire les importations de Shein et de Temu et de prévenir ces plateformes que, tant qu'un seul des produits qu'elles envoient vers notre territoire ne respectera pas nos normes, elles seront interdites d'importation. »

Je considère qu'un taux de non-conformité de 20 % sur des contrôles non ciblés, et bien plus élevé sur des contrôles ciblés, n'est pas acceptable. On ne peut pas accepter, par exemple, qu'un médicament sur cinq que l'on achète ne produise pas l'effet escompté, voire nous rende malade. Comment pouvons-nous faire baisser drastiquement ce taux ? Peut-on aller jusqu'à une interdiction complète tant que ce taux de non-conformité restera inacceptable ?

M. Florian Colas. Faire porter la responsabilité de l'importation aux plateformes constitue déjà un changement important, qui les rendra beaucoup plus attentives à la qualité et à la conformité des produits qu'elles exportent vers l'Europe, car elles s'exposeront à des sanctions sans commune mesure avec la situation actuelle. De plus, la possibilité de rejeter en masse des lots identiques à des lots non conformes déjà contrôlés revient, d'une certaine manière, à interdire l'importation de certains biens.

Le faire de façon absolue et générale n'est pas possible au regard de nos règles de droit, mais on s'en rapproche quand on peut considérer qu'un importateur connu pour des importations non conformes sur un certain type de produit verra ses importations systématiquement bloquées à l'avenir. L'existence de ce type d'outil nous donnera des capacités de réponse beaucoup plus efficaces.

Mme Justine Gruet (DR). Merci pour votre présence devant notre commission et pour le travail essentiel accompli chaque jour par les services douaniers. L'incompréhension et l'impuissance, voilà ce que ressentent aujourd'hui beaucoup de nos concitoyens face à l'explosion des petits colis importés en France.

De l'incompréhension, car nos entreprises, artisans et commerçants supportent des normes sociales, fiscales et environnementales toujours plus exigeantes, tandis que des produits importés échappent largement à ces contraintes. Il y a d'ailleurs une forme d'hypocrisie à vouloir toujours plus de normes chez nous, tout en consommant des produits fabriqués sans respecter les standards que nous défendons. De l'impuissance, ensuite, face à l'ampleur des flux qui arrivent chaque jour sur notre territoire.

Combien de colis sont aujourd'hui réellement contrôlés afin d'en vérifier la valeur et la conformité ? Quelles sanctions sont mises en œuvre en cas de non-respect des normes ? Par ailleurs, des investissements technologiques, notamment en lecture et analyse laser, permettraient-ils d'améliorer l'efficacité des contrôles ? Comment accepter que la Chine conserve encore certains avantages liés au statut de pays en développement, alors que cette situation paraît totalement déconnectée des réalités économiques mondiales ?

Je salue la responsabilisation des plateformes dont vous avez parlé, ainsi que les mesures qui arriveront à l'automne 2026.

M. Florian Colas. Concernant le nombre de colis contrôlés, il varie beaucoup. Nous avons contrôlé environ 200 000 colis par an et avons intensifié nos contrôles en 2025 à la demande du gouvernement. Nous avons atteint environ 300 000 contrôles ouverts. Une opération comme celle menée depuis mars 2026 à la frontière franco-luxembourgeoise, concerne plus de 20 000 colis contrôlés, ce qui représente 136 500 articles. L'intensification de l'action de la douane sur ce sujet répond aux besoins de notre économie et aux demandes de nos autorités. Il faut aussi savoir que cela représente un arbitrage par rapport à d'autres types de contrôles et d'activités.

Les sanctions sont de différentes natures selon la non-conformité. En cas de minoration de valeur, il y a un redressement de la valeur. Des pénalités ou des intérêts de retard peuvent être appliqués. S'il s'agit de produits prohibés comme des stupéfiants, cela relève d'autres législations, plutôt de nature pénale. En cas de non-conformité, il peut y avoir des amendes transactionnelles ou la destruction des produits. La palette de sanctions est assez large en fonction du type de non-conformité. Ces sanctions s'adressent aujourd'hui à l'importateur, donc au client final, plutôt qu'à la plateforme.

Concernant les investissements technologiques, j'ai eu l'occasion de parler de scanners et d'intelligence artificielle. Je ne reviens pas dessus, mais ce sont bien sûr pour nous les sujets d'avenir. Nous essayons d'être le plus innovants et ouverts possible aux nouvelles technologies, car nous savons que nous en avons besoin face à ces flux.

S'agissant de votre dernière question sur la Chine et les pays en développement, je pense que cela ne relève pas tout à fait de mon champ de compétence. En ce qui concerne l'activité douanière, la relation avec la Chine est abordée sous l'angle des réglementations et des droits de douane appliqués. Je ne crois pas qu'il y ait de traitement particulièrement favorable à l'égard de la Chine de ce point de vue.

M. François Jolivet, président. Merci pour votre franchise et pour les éclaircissements que vous avez bien voulu apporter aux membres de la commission des Finances.

L'audition s'achève à dix heures cinquante-deux.

*

**

Informations relatives à la commission

La commission a nommé MM. Mattei, Tanguy, et Verny rapporteurs pour la séance thématique du 10 juin 2026 relative au bilan d'activité de la Banque de France

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mercredi 13 mai 2026 à 9 heures

Présents. - Mme Christine Arrighi, Mme Shéhérazade Bentorki, M. Arnaud Bonnet, M. Anthony Boulogne, M. Michel Castellani, M. Pierre Cazeneuve, M. Charles de Courson, Mme Catherine Dellong Meng, M. Jocelyn Dessigny, Mme Edwige Diaz, M. Romain Eskenazi, Mme Mathilde Feld, M. Emmanuel Fouquart, Mme Félicie Gérard, M. Antoine Golliot, Mme Perrine Goulet, M. Pierre Henriot, M. François Jolivet, M. Philippe Juvin, M. Daniel Labaronne, M. Tristan Lahais, M. Aurélien Le Coq, M. Corentin Le Fur, Mme Claire Lejeune, M. Thierry Liger, M. Philippe Lottiaux, M. Emmanuel Mandon, M. Jean-Paul Mattei, M. Kévin Mauvieux, M. Paul Midy, M. Jacques Oberti, M. Didier Padey, Mme Sophie Pantel, M. Christophe Plassard, M. Nicolas Ray, M. Emeric Salmon, M. Nicolas Sansu, Mme Eva Sas, M. Charles Sitzenstuhl, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Gérault Verny

Excusés. - M. Christian Baptiste, M. Karim Ben Cheikh, Mme Yaël Braun-Pivet, M. Éric Ciotti, M. Éric Coquerel, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Marc Ferracci, Mme Stéphanie Galzy, M. Frantz Gumbs, M. Antoine Léaument, M. Damien Maudet, M. Nicolas Metzdorf, Mme Christine Pirès Beaune, M. Charles Rodwell, M. Emmanuel Tjibaou, M. Nicolas Tryzna

Assistait également à la réunion. - Mme Justine Gruet