

N° 175
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 décembre 2025

PROPOSITION DE LOI

visant à favoriser les livraisons écoresponsables,

PRÉSENTÉE
Par M. Olivier JACQUIN,
Sénateur

(Envoyée à la commission des finances, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Cette proposition de loi fait partie d'un ensemble de textes déposés par Olivier Jacquin dans le cadre des débats budgétaires pour le PLF 2026.

1,5 milliard par an en France. Le nombre de livraisons de colis a considérablement augmenté ces dernières années du fait de l'explosion du e-commerce et de l'accélération du changement des modes de consommation, notamment dopée par la crise sanitaire de 2020-2021. Le directeur général de Colissimo estimait même au sortir du premier confinement avoir « *gagné entre deux et trois ans de croissance d'un coup et le marché n'est pas structuré pour ces volumes* ». Mais cette explosion du nombre de colis livrés chaque jour en France représente également d'immenses défis sociaux, économiques, environnementaux, financiers... et réglementaires !

Les plateformes de vente en ligne génèrent une concurrence déloyale avec les commerçants physiques de nos centres-villes et centres-bourgs en pratiquant un dumping considérable sur les coûts de livraison des biens qu'elles commercialisent, le plus souvent à perte. C'est en partie ce qui explique qu'un géant comme Amazon dégage un résultat net aussi faible en proportion de son chiffre d'affaires (environ 1 %). Alors que la législation avait interdit la livraison gratuite, les plateformes contournèrent le problème en proposant une livraison à quelques centimes ou gratuite sur abonnement.

Ces pratiques génèrent des flux de livraison non-optimisés qui sont également particulièrement impactants en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de congestion routière du fait des nombreuses rotations de véhicules. En ville, ce flux de transport de marchandises correspond à 20 % du trafic et à 20 % des émissions de gaz à effet de serre. Outre les conséquences en matière environnementale et sur la santé publique, l'expansion toujours croissante des livraisons opérées par les acteurs du e-commerce contribue fortement à augmenter la congestion urbaine et l'usure des infrastructures routières et des emplacements de livraisons, à la charge des collectivités, alors même que les investissements de ces

collectivités cherchent, par le développement des transports en commun, à libérer de l'espace de voirie et à décongestionner le trafic. C'est donc sans contrepartie que les plateformes d'e-commerce profitent ainsi doublement des investissements locaux dont elles neutralisent en partie les effets.

Alors que des villes ou États étrangers ont mis en place des dispositifs fiscaux visant à frapper les livraisons des biens opérées par ces plateformes (la ville de Barcelone, l'État du Colorado ou encore l'État du Minnesota), plusieurs propositions ont également été avancées en ce sens en France : une taxe sur les livraisons liées au commerce électronique avait été envisagée en 2018 dans le cadre de la proposition de loi portant pacte national de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs ; une proposition similaire figurait également dans le rapport commandé par le ministère des transports à l'ancien député Philippe Duron en 2021 ; le rapport du Sénat de juillet 2023 sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité appelait encore à l'établissement d'une telle contribution. Cette piste a également été partagée par des groupes politiques de tous bords lors des Assises du financement des transports franciliens en début d'année 2023 et, plus récemment, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) a proposé une mesure similaire.

En parallèle, la mission d'information sénatoriale de 2021 sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux avait souligné l'impact environnemental de ces livraisons. Elle avait formulé des recommandations pour responsabiliser davantage les consommateurs sur ce sujet, notamment à travers l'instauration d'un écoscore permettant d'évaluer le bilan carbone des livraisons.

La présente proposition de loi vise ainsi à concrétiser plusieurs des propositions énoncées et se veut une contribution complémentaire à la préparation de la future loi cadre suite aux conclusions de la conférence « Ambition France Transports », car si l'atelier 4 était consacré au transport de marchandises, il n'a pas traité ce sujet spécifique des livraisons de biens et s'est davantage consacré aux infrastructures logistiques.

C'est pourquoi **l'article 1^{er} propose d'instaurer une taxe des livraisons du e-commerce, basée sur un écoscore prenant en compte l'impact environnemental de la livraison**. Cet écoscore, inspiré du dispositif existant depuis 2024 pour le bonus écologique sur l'acquisition de véhicules propres, prendrait notamment en compte la distance entre le lieu de fabrication ou de stockage du bien et le lieu de livraison, les modes de transport employés au cours du processus de livraison ou encore les délais de livraison choisis par le consommateur. Ses critères et modalités de calculs seraient définis par un décret, pris après avis de l'Ademe.

L'article 2 crée une taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne dont le produit serait affecté aux AOM et AOMR. Cette taxe entend assujettir les seules plateformes qui opèrent les volumes de livraisons les plus conséquents, définies à partir d'un critère objectif et rationnel fondé sur les seuils de chiffre d'affaires également applicables en matière de taxe sur certains services numériques, tout en exonérant les livraisons de biens à destination des territoires ruraux, lesquels sont moins concernés par les problématiques susmentionnées et dont les habitants sont parfois contraints de recourir à de telles livraisons.

Il vise également à défendre les petits commerçants en rééquilibrant la concurrence déloyale avec les géants du e-commerce et lutter contre les oligopoles. Bien que l'e-commerce puisse être une opportunité pour des petits commerçants et créateurs de toucher de nouveaux clients, ils ne sont pas égaux face aux plateformes et n'ont pas les mêmes moyens. En exemptant les petits commerçants de cette contribution *via* un chiffre d'affaires minimum à réaliser et en excluant les livraisons en magasin physique, l'auteur souhaite encourager un équilibre plus juste entre les plateformes d'e-commerce et les vendeurs indépendants. Une exemption pour les services de livraison en point-relais participerait également à favoriser l'activité et le dynamisme des commerces de proximité tout en limitant les déplacements inutiles du dernier kilomètre dus aux échecs de livraisons des destinataires absents. En faisant payer à la plateforme un montant forfaitaire au moment de la validation du panier pour l'envoi du colis, peu importe le nombre de colis, le regroupement des envois est favorisé, évitant la multiplication des envois à l'unité, ce qui aide également les entreprises de logistique à consolider leurs envois pour une meilleure efficacité.

Enfin, l'affectation de la taxe aux collectivités territoriales constitue une simple modalité de financement des collectivités concernées et n'entraîne, pour elles, aucune charge nouvelle ni aucune dépense supplémentaire.

Enfin, **l'article 3** propose que soit instituée une taxe sur les livraisons qui serait dégressive à mesure que la durée de livraison augmente afin d'envoyer un signal prix aux consommateurs. Ainsi, si une personne souhaite mobiliser des moyens logistiques importants pour se faire livrer un bien produit sur un autre continent en mois de 24 heures, elle devra en supporter un coût supérieur, ou accepter que ce bien suive un parcours moins cher et donc plus optimisé (fret maritime au lieu de fret avion, camion 39 tonnes au lieu de petit utilitaire). L'affichage de prix différenciés selon le temps de livraison selon le temps de livraison, et donc incitatifs au temps moins court,

permettrait d'entamer l'évolution des pratiques de consommation et serait de nature à réduire l'empreinte carbone de la logistique de la livraison.

Ainsi, une livraison à J-0 pourrait être taxée à 3 % du montant de la commande, à J+1 à 2 % et à partir de J+3 à 1 %.

Proposition de loi visant à favoriser les livraisons écoresponsables

Article 1^{er}

- ① I. – La section 1 du chapitre unique du titre I^{er} du livre IV du code des impositions sur les biens et services est complétée par un article L. 411-4-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 411-4-1.* – I. – La livraison d'un bien opérée par une entreprise de vente en ligne est soumise à une taxe, basée sur un écoscore prenant en compte l'impact environnemental du service de livraison.
- ③ « Les critères et modalités de calcul de l'écoscore mentionné au premier alinéa du présent I sont fixés par décret, pris après avis de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Il prend notamment en compte la distance entre le lieu de fabrication ou de stockage du bien et son lieu de livraison, les modes de transport employés au cours du processus de livraison ou encore les délais de livraison choisis par le consommateur.
- ④ « II. – La taxe définie au I est due par le consommateur et collectée par l'entreprise de vente en ligne. Les règles relatives au contrôle, au recouvrement et au contentieux de cette taxe sont déterminées par le titre VIII du livre I^{er}.
- ⑤ « III. – Un décret précise les modalités d'application du présent article. »
- ⑥ II. – Le I du présent article est applicable à compter du 1^{er} septembre 2025.

Article 2

① I. – Le chapitre III du titre V du livre IV du code des impositions sur les biens et services est complété par une section 6 ainsi rédigée :

② « *Section 6*

③ « *Taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne*

④ « *Sous-section 1*

⑤ « *Éléments taxables et territoire de taxation*

⑥ « *Paragraphe 1*

⑦ « *Principes*

⑧ « *Art. L. 453-84.* – Les règles relatives aux éléments taxables et au territoire de taxation pour la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre I^{er} du livre I^{er}, le chapitre unique du titre I^{er} du présent livre, la section unique du chapitre I^{er} du présent titre et la présente sous-section.

⑨ « *Art. L. 453-85.* – Sont soumises à la présente taxe les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne, au sens des articles L. 453-86 et L. 453-87, lorsque sont dépassés les seuils de taxation au niveau mondial et national définis aux articles L. 453-89 et L. 453-90.

⑩ « *Paragraphe 2*

⑪ « *Plateformes numériques de vente en ligne et livraisons de biens*

⑫ « *Art. L. 453-86.* – Les plateformes numériques de vente en ligne s’entendent des opérateurs de plateforme en ligne et de tout opérateur exploitant, pour son compte ou pour le compte d’un tiers, un système organisé de vente caractérisé par l’absence physique simultanée du professionnel et du consommateur et par le recours exclusif à une ou plusieurs techniques de communication à distance.

⑬ « *Art. L. 453-87.* – Les livraisons de biens au sens de la présente section s’entendent du transfert de la possession physique ou du contrôle des biens meubles corporels au bénéfice du client final, personne physique ou morale, ayant renseigné une adresse de livraison située sur le territoire de taxation déterminée à l’article L. 453-91.

(14)

« Paragraphe 3

(15)

« Seuils de taxation

(16)

« Art. L. 453-88. – Les seuils de taxation prévus au présent paragraphe sont appréciés au regard du chiffre d'affaires réalisé au titre des ventes effectuées par les entreprises mentionnées à l'article L. 453-86, quelle que soit leur forme et quel que soit leur lieu d'établissement, au cours de l'année civile précédant l'année du fait génératrice.

(17)

« Pour les entreprises liées entre elles directement ou indirectement par une relation de contrôle au sens du II de l'article L. 233-16 du code de commerce, les seuils de taxation s'apprécient au niveau du groupe qu'elles constituent.

(18)

« Art. L. 453-89. – Le seuil de taxation au niveau mondial est dépassé lorsque le chiffre d'affaires réalisé au titre des ventes à distance excède 750 millions d'euros.

(19)

« Art. L. 453-90. – Le seuil de taxation au niveau national est dépassé lorsque le chiffre d'affaires réalisé au titre des ventes à distance excède 25 millions d'euros.

(20)

« Paragraphe 4

(21)

« Territoire de taxation

(22)

« Art. L. 453-91. – Le territoire de taxation s'entend exclusivement du 1° de l'article L. 112-4.

(23)

« Paragraphe 5

(24)

« Exonérations

(25)

« Art. L. 453-92. – Par dérogation à la présente sous-section, sont exonérées de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de ventes en ligne :

(26)

« 1° Les livraisons effectuées dans un lieu différent de l'adresse renseignée par le client final, tel que les commerces physiques de vente au détail, les points-relais ou les points de livraison en libre-service ;

(27)

« 2° Les livraisons opérées par le prestataire mentionné à l'article L. 2 du code des postes et des communications électroniques dans le cadre du service prévu au cinquième alinéa de l'article L. 1 du même code ;

(28) « 3° Les livraisons effectuées à une adresse située en zone France ruralités revitalisation mentionnée au II de l'article 44 *quindecies A* du code général des impôts ou en zone France ruralités revitalisation “plus” mentionnée au III du même article 44 *quinquies A*.

(29) « *Sous-section 2*

(30) « *Fait générateur*

(31) « *Art. L. 453-93.* – Les règles relatives au fait générateur et à l'exigibilité de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre I^{er} du livre I^{er} et par la présente sous-section.

(32) « *Art. L. 453-94.* – Le fait générateur de la taxe est constitué au moment où la vente à distance donnant lieu à la livraison mentionnée à l'article L. 453-87 est effectuée.

(33) « *Sous-section 3*

(34) « *Montant de la taxe*

(35) « *Art. L. 453-95.* – I. – Le montant de la taxe est égal à un montant forfaitaire de 0,50 euro par livraison taxable.

(36) « II. – Le montant forfaitaire s'applique à chaque livraison taxable, quel que soit le nombre de biens livrés.

(37) « *Sous-section 4*

(38) « *Exigibilité*

(39) « *Art. L. 453-96.* – Les règles relatives à l'exigibilité de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre IV du livre I^{er}.

(40) « *Sous-section 5*

(41) « *Personnes soumises à obligation fiscale*

(42) « *Art. L. 453-97.* – Les règles relatives aux personnes soumises à obligation fiscale pour la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre V du livre I^{er} et la présente sous-section.

- (43) « Art. L. 453-98. – Est redevable de la taxe l’entreprise mentionnée à l’article L. 453-86 lorsque sont dépassés, au cours de l’année civile précédent l’année du fait générateur, les seuils de taxation au niveau mondial et national prévus aux articles L. 453-89 et L. 453-90.
- (44) « Art. L. 453-99. – Le redevable est soumis à une obligation de représentation fiscale dans les conditions prévues au chapitre II du titre V du livre I^{er}.
- (45) « *Sous-section 6*
- (46) « *Constatation de la taxe*
- (47) « Art. L. 453-100. – Les règles relatives à la constatation de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre VI du livre I^{er} et la présente sous-section.
- (48) « Art. L. 453-101. – Tant que le droit de reprise de l’administration est susceptible de s’exercer, en application de l’article L. 177 A du livre des procédures fiscales, les redevables conservent, à l’appui de leur comptabilité, les informations relatives aux montants encaissés mensuellement au titre des ventes en distinguant, le cas échéant, les ventes se rapportant aux livraisons qui ne sont pas prises en compte en application de l’article L. 453-92 du présent code.
- (49) « Ces informations sont tenues à la disposition de l’administration et lui sont communiquées à première demande.
- (50) « *Sous-section 7*
- (51) « *Paiement de la taxe*
- (52) « Art. L. 453-102. – Les règles relatives au paiement de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre VII du livre I^{er} et la présente sous-section.
- (53) « Art. L. 453-103. – La taxe fait l’objet d’acomptes.
- (54) « *Sous-section 8*
- (55) « *Contrôle, recouvrement et contentieux*
- (56) « Art. L. 453-104. – Les règles relatives au contrôle, au recouvrement et au contentieux de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne sont déterminées par le titre VIII du livre I^{er}.

(57)

« *Sous-section 9*

(58)

« *Affectation*

(59)

« *Art. L. 453-105.* – L'affectation du produit de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne est déterminée par l'article L. 2333-98 du code général des collectivités territoriales. »

(60)

II. – Le chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales est complété par une section 16 ainsi rédigée :

(61)

« *Section 16*

(62)

« *Taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne*

(63)

« *Art. L. 2333-98.* – I. – Les collectivités et leurs groupements mentionnés au I de l'article L. 1231-1 du code des transports ou, par substitution, la collectivité mentionnée au II du même article L. 1231-1, exerçant l'une des compétences mentionnées à l'article L. 1231-1-1 du même code, perçoivent le produit de la taxe sur les livraisons de biens opérées par certaines plateformes numériques de vente en ligne mentionnée à l'article L. 453-84 du code des impositions sur les biens et services.

(64)

« II. – Les modalités de mise en œuvre de la présente section sont précisées, en tant que de besoin, par un décret en Conseil d'État. »

Article 3

(1)

Après le chapitre III du titre IV du livre IV du code de commerce, il est inséré un chapitre III bis ainsi rédigé :

(2)

« *CHAPITRE III BIS*

(3)

« *Dispositions spécifiques aux biens commercialisés par les entreprises de commerce en ligne*

(4)

« *Art. L. 443-9.* – I. – La livraison d'un bien commercialisé par le biais d'une entreprise de commerce en ligne est soumise à une taxation dont le montant est exprimé en pourcentage du montant de la commande et varie de manière dégressive en fonction de l'augmentation de la durée d'acheminement proposé par la plateforme en ligne sur laquelle l'achat est effectué.

(5)

« Un décret en Conseil d'État précise les montants et durées.

- ⑥ « II. – Tout manquement au I est passible d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 75 000 € pour une personne physique et 375 000 € pour une personne morale.
- ⑦ « Le maximum de l'amende encourue est porté à 150 000 € pour une personne physique et 750 000 € pour une personne morale en cas de réitération du manquement dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la première décision de sanction est devenue définitive. »

Article 4

Les éventuelles conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.