*ART. 30 N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 30**

Rédiger ainsi cet article :

 I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l’objectif d’atteindre un niveau équivalent au tarif d’accise sur le gazole d’ici le 1er janvier 2030. Cette évolution s’accompagne d’un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier.

II. – À l’issue de la présidence française du Conseil de l’Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d’atteindre l’objectif mentionné au I, notamment par l’accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises, et sur le développement de l’offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d’origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d’avitaillement en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules ou leur transformation.

III. - Dans l’hypothèse où le rapport mentionné au II ferait apparaitre que la transition énergétique du transport routier de marchandises ne peut être réalisée de manière significative avant la date mentionnée au I, du fait, notamment, de l’absence d’offre de véhicules ou d’infrastructures suffisante, dans des conditions économiquement soutenables et sans entamer la compétitivité des opérateurs de transport, le calendrier et l’échéance d’évolution de la fiscalité du gazole professionnel seront revus. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte initial de l’article 30 envisage la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises en application de la Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie ».

Dans son article 7.2, la directive 2003/96/CE accorde aux États membres de l’UE la possibilité d’établir une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial » et le « gazole à usage privé ».

Le texte prévoit que cette différence peut être opérée dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d’un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ».

La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre.

Ce taux minimal est aujourd’hui de 33 €/hl. En France du fait d’augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

De nombreux Etats membres européens appliquent une fiscalité différenciée. L’Espagne applique, à titre d’illustration, le minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

Augmenter la fiscalité en France sans tenir compte des différentiels de fiscalité sur le gazole en Europe handicaperait un peu plus les entreprises françaises déjà lourdement concurrencées, aussi bien dans leurs transports internationaux que nationaux.

La France prenant la Présidence de l’Union européenne au 1er janvier 2022. Le rapport qui devra être établi sur la transition énergétique du secteur devra impérativement faire l’état des lieux de ces différentiels de fiscalité et des perspectives de convergence.

Par ailleurs, le Ministère des Transports a initié une Task Force réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport.

Aujourd’hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D’ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu’ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd’hui cinq à six fois le prix d’un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n’est pas encore mature.

Aujourd’hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d’avitaillement ou de recharge.

Il est impératif de tenir compte de ces conclusions avant d’envisager une trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Dans le cas contraire, il s’agirait d’une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d’avitaillement suffisants.

Tel est le sens de l’amendement proposé.

*ART. XXX N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 30**

Dans la première phrase de l'alinéa I, supprimer les mots :

"d'ici le 1er janvier 2030."

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte initial de l’article 30 envisage la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises en application de la Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie ».

Dans son article 7.2, la directive 2003/96/CE accorde aux États membres de l’UE la possibilité d’établir une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial » et le « gazole à usage privé ».

Le texte prévoit que cette différence peut être opérée dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d’un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ».

La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre.

Ce taux minimal est aujourd’hui de 33 €/hl. En France du fait d’augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

De nombreux Etats membres européens appliquent une fiscalité différenciée. L’Espagne applique, à titre d’illustration, le minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

Augmenter la fiscalité en France sans tenir compte des différentiels de fiscalité sur le gazole en Europe handicaperait un peu plus les entreprises françaises déjà lourdement concurrencées, aussi bien dans leurs transports internationaux que nationaux.

La France prenant la Présidence de l’Union européenne au 1er janvier 2022. Le rapport qui devra être établi sur la transition énergétique du secteur devra impérativement faire l’état des lieux de ces différentiels de fiscalité et des perspectives de convergence.

Par ailleurs, le Ministère des Transports a initié une Task Force réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport.

Aujourd’hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D’ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu’ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd’hui cinq à six fois le prix d’un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n’est pas encore mature.

Aujourd’hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d’avitaillement ou de recharge.

Il est impératif de tenir compte de ces conclusions avant d’envisager une trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Dans le cas contraire, il s’agirait d’une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d’avitaillement suffisants.

Tel est le sens de l’amendement proposé.

*ART. XXX N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 30**

*Remplacez :*

I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l’objectif d’atteindre un niveau équivalent au tarif normal d’accise sur le gazole d’ici au 1 er janvier 2030. Cette évolution s’accompagne d’un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier.

*Par*

I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l’objectif d’atteindre un niveau équivalent au tarif normal d’accise sur le gazole d’ici au 1 er janvier 2040. Cette évolution s’accompagne d’un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte initial de l’article 30 envisage la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises en application de la Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie » d'ici à 2030.

L'objectif de l'amendement présenté ici est de fixer la date de fin de remboursement partiel de la TICPE sur le gazole professionnel d'ici à 2040 en cohérence avec l'article 25 du présent projet de loi qui fixe la fin de la vente de véhicules principalement à énergies fossiles d'ici à 2040. En effet, dans son article 25, le Projet de Loi confirme lui-même que d'ici à 2040, il n'est pas envisageable d'arrêter totalement la vente des véhicules principalement à énergies fossiles. Comment les transporteurs dans ce cas devraient-ils être taxés pour l'utilisation d'un bien auquel l'Etat lui-même ne lui reconnait qu'une substitution partiellement possible.

Aujourd’hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

En ce qui concerne l'électrique par exemple, les constructeurs ont annoncé qu’ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd’hui cinq à six fois le prix d’un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n’est pas encore mature.

Aujourd’hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d’avitaillement ou de recharge.

Il est impératif de tenir compte de l'ensemble de ces éléments ce que fait d'ailleurs l'article 25 du présent Projet de Loi. Dans le cas contraire, il s’agirait d’une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d’avitaillement suffisants.

Aussi et dans un souci de cohérence du présent texte avec notamment avec l'article 25, il s'agit d'inscrire ce même horizon de 2040 à la fin complète de la dite "ristourne" sur la TICPE du gazole professionnel.

Tel est le sens de l’amendement proposé.

*ART. 30 N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 30**

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l’objectif d’atteindre un niveau équivalent au tarif d’accise sur le gazole applicable aux véhicules particuliers d’ici le 1er janvier 2040. Cette évolution s’accompagne d’un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier.

II. – À l’issue de la présidence française du Conseil de l’Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d’atteindre l’objectif mentionné au I, notamment par l’accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises, et sur le développement de l’offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d’origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d’avitaillement en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules ou leur transformation ainsi que le calendrier et les solutions de transition énergétique pour le transport routier de marchandises.

III. - Dans l’hypothèse où le rapport mentionné au II ferait apparaitre que la transition énergétique du transport routier de marchandises ne peut être réalisée de manière significative avant la date mentionnée au I, du fait, notamment, de l’absence d’offre de véhicules ou d’infrastructures suffisante, dans des conditions économiquement soutenables et sans entamer la compétitivité des opérateurs de transport, le calendrier et l’échéance d’évolution de la fiscalité du gazole professionnel seront revus. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte initial de l’article 30 envisage la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises en application de la Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie » d’ici à 2030.

L'objectif de l'amendement présenté ici est de fixer la date de fin de remboursement partiel de la TICPE sur le gazole professionnel d'ici à 2040 en cohérence avec l'article 25 du présent projet de loi qui fixe la fin de la vente de véhicules principalement à énergies fossiles d'ici à 2040. En effet, dans son article 25, le Projet de Loi confirme lui-même que d'ici à 2040, il n'est pas envisageable d'arrêter totalement la vente des véhicules principalement à énergies fossiles. Comment les transporteurs dans ce cas devraient-ils être taxés pour l'utilisation d'un bien auquel l'Etat lui-même ne lui reconnait qu'une substitution partiellement possible.

Aujourd’hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

En ce qui concerne l'électrique par exemple, les constructeurs ont annoncé qu’ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd’hui cinq à six fois le prix d’un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n’est pas encore mature.

Aujourd’hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d’avitaillement ou de recharge.

Il est impératif de tenir compte de l'ensemble de ces éléments ce que fait d'ailleurs l'article 25 du présent Projet de Loi. Dans le cas contraire, il s’agirait d’une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d’avitaillement suffisants.

Aussi et dans un souci de cohérence du présent texte avec notamment avec l'article 25, il s'agit d'inscrire ce même horizon de 2040 à la fin complète de la dite "ristourne" sur la TICPE du gazole professionnel.

Par ailleurs, et d’un point de vue européen, dans son article 7.2, la directive 2003/96/CE accorde aux États membres de l’UE la possibilité d’établir une différence de fiscalité entre le « gazole à usage commercial » et le « gazole à usage privé ».

Le texte prévoit que cette différence peut être opérée dans le cas « du transport de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué au moyen d’un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes ».

La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre.

Ce taux minimal est aujourd’hui de 33 €/hl. En France du fait d’augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

De nombreux Etats membres européens appliquent une fiscalité différenciée. L’Espagne applique, à titre d’illustration, le minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

Augmenter la fiscalité en France sans tenir compte des différentiels de fiscalité sur le gazole en Europe handicaperait un peu plus les entreprises françaises déjà lourdement concurrencées, aussi bien dans leurs transports internationaux que nationaux.

La France prenant la Présidence de l’Union européenne au 1er janvier 2022. Le rapport qui devra être établi sur la transition énergétique du secteur devra impérativement faire l’état des lieux de ces différentiels de fiscalité et des perspectives de convergence.

Par ailleurs, le Ministère des Transports a initié une Task Force réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport.

Aujourd’hui, ce sont plus de 600 000 véhicules qui sont concernés

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D’ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu’ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd’hui cinq à six fois le prix d’un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et cela sans compter le coût des bornes de recharge.

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n’est pas encore mature.

Aujourd’hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d’avitaillement ou de recharge.

Il est impératif de tenir compte de ces conclusions avant d’envisager une trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Dans le cas contraire, il s’agirait d’une taxation purement punitive, dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures d’avitaillement suffisants.

Tel est le sens de l’amendement proposé.

*ART. XXX N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 31**

Après le deuxième alinéa, insérer l’alinéa suivant :

« Cette réduction de l’incidence de la conduite sur l’environnement s’inscrit dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue obligatoire des conducteurs routiers. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le dispositif de formation professionnelle des conducteurs de véhicules poids lourds de transport de voyageurs et de marchandises est prévu par la directive européenne 2003/59/CE du 15 juillet 2003, transposée en France par le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 ainsi que par des arrêtés ministériels.

Le dispositif de qualification initiale et de formation continue est le suivant :

* Une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond aux titres professionnels de conducteur délivrés par le ministre chargé de l’emploi et aux diplômes professionnels inscrits de droit au répertoire national des certifications professionnelles tels que le CAP de conducteur routier, le BEP de conduite routière ou le baccalauréat professionnel de conducteur transport routier, et délivrés par le ministre chargé de l’éducation nationale ;
* Une qualification initiale accélérée de 140 heures, dénommée FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) ;
* Une formation continue de 35 heures, renouvelable tous les cinq ans, la FCO (Formation Continue Obligatoire).

Les contenus des FIMO et des FCO sont précisés par l’arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs

Elles comportent quatre thèmes :

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité
2. Application des réglementations
3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale
4. Service, logistique

Les annexes de l’arrêté du 3 janvier 2008 détaillent les contenus de ces thèmes.

Les conducteurs sont sensibilisés à l’importance d’optimiser la consommation de carburant et reçoivent les connaissances fondamentales pour ce faire. Les bénéfices de cette conduite optimisés, économe en carburant, sont écologiques et économiques. Ils ont un fort impact sur la consommation, l’environnement et la sécurité.

Il est donc proposé d’inscrire la réduction de l’incidence de la conduite des conducteurs routiers sur l’environnement dans le cadre de leur qualification initiale et de la FCO d’une durée de cinq jours, renouvelable tous les cinq ans et donc, de ne pas ajouter, par voie réglementaire ultérieure, une obligation supplémentaire de formation.

*ART. XXX N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 31**

Après le deuxième alinéa, insérer l’alinéa suivant :

« Cette réduction de l’incidence de leur conduite sur l’environnement s’inscrit dans le cadre de la qualification initiale (CAP, Baccalauréat professionnel, Titre professionnel et FIMO) et de la Formation Continue Obligatoire (FCO) des conducteurs routiers, d’une durée de cinq jours, renouvelable tous les cinq ans. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le dispositif de formation professionnelle des conducteurs de véhicules poids lourds de transport de voyageurs et de marchandises est prévu par la directive européenne 2003/59/CE du 15 juillet 2003, transposée en France par le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 ainsi que par des arrêtés ministériels.

Le dispositif de qualification initiale et de formation continue est le suivant :

* Une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond aux titres professionnels de conducteur délivrés par le ministre chargé de l’emploi et aux diplômes professionnels inscrits de droit au répertoire national des certifications professionnelles tels que le CAP de conducteur routier, le BEP de conduite routière ou le baccalauréat professionnel de conducteur transport routier, et délivrés par le ministre chargé de l’éducation nationale ;
* Une qualification initiale accélérée de 140 heures, dénommée FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) ;
* Une formation continue de 35 heures, renouvelable tous les cinq ans, la FCO (Formation Continue Obligatoire).

Les contenus des FIMO et des FCO sont précisés par l’arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs

Elles comportent quatre thèmes :

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité
2. Application des réglementations
3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale
4. Service, logistique

Les annexes de l’arrêté du 3 janvier 2008 détaillent les contenus de ces thèmes.

Les conducteurs sont sensibilisés à l’importance d’optimiser la consommation de carburant et reçoivent les connaissances fondamentales pour ce faire. Les bénéfices de cette conduite optimisés, économe en carburant, sont écologiques et économiques. Ils ont un fort impact sur la consommation, l’environnement et la sécurité.

Il est donc proposé d’inscrire la réduction de l’incidence de la conduite des conducteurs routiers sur l’environnement dans le cadre de leur qualification initiale et de la FCO d’une durée de cinq jours, renouvelable tous les cinq ans et donc, de ne pas ajouter, par voie réglementaire ultérieure, une obligation supplémentaire de formation.

*ART. XXX N°*

SENAT

*XXX mai 2021*

*Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*

**AMENDEMENT** N° XXX

*présenté par*

*M.*

----------

**ARTICLE 32**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte initial de l’article 32 offre la possibilité pour les Régions d’instaurer des écotaxes.

Pour les régions le souhaitant, la mise en place de cette nouvelle taxe pourrait se faire en parallèle du transfert de la gestion du réseau non concédé. Il n’est pas précisé, en l’état, si cette taxe doit contribuer au financement des infrastructures et notamment du réseau routier. Par ailleurs, cette volonté première de taxer le transport routier de marchandises de transit va fortement impacter le transport routier de proximité. Il est à craindre une disparité des assiettes et des taux des taxes régionales ainsi que des systèmes technologiques de perception. Enfin, doit se poser la question de la répercussion de cette taxe pour les transporteurs.

Avant toute chose, le rapport coûts de collecte/bénéfice doit être attentivement examiné.

Cette mesure doit par ailleurs permettre, selon ses défenseurs, de favoriser plus de report modal. Or, et alors que sa fiscalité est toujours plus importante, le transport routier de marchandises réalise aujourd’hui 89 % du transport de marchandises, contre 67 % en 1985. Il n’y a aucune évidence qui montre qu’une hausse importante du prix du transport routier de marchandises contribuerait à plus de report modal. Cette hausse de la fiscalité viendrait seulement pénaliser un peu plus la compétitivité des entreprises locales mais aussi de leurs clients et affecter in fine le pouvoir d’achat du consommateur dans une période de crise économique et sociale déjà très importante.

Tel est le sens de l’amendement de suppression proposé.