



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

réglementation

Question écrite n° 17280

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire à nouveau l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences de l'ouverture au cabotage du marché du transport routier français le 1er juillet 1998, conformément à la réglementation communautaire. Il souhaite connaître notamment l'état d'avancement des négociations entre les différents pays de l'Union européenne à la suite du conseil des ministres européens des transports du Luxembourg. En effet, les 38 000 entreprises françaises de transport, faute d'une harmonisation préalable à l'ouverture au cabotage qui n'a pas eu lieu puisqu'elle se limite au temps de conduite et de repos, travaillent dorénavant dans des conditions de concurrence plus vive.

Texte de la réponse

Le Gouvernement attache une importance particulière à la réduction des distorsions de concurrence pouvant exister à cause des disparités du coût du travail et des différences de fiscalité entre les pays membres de l'Union européenne. Cet objectif prend toute son importance avec l'ouverture totale des frontières au sein de l'Union européenne et ses conséquences sur le cabotage depuis le 1er juillet 1998. Pour le temps de travail, la France est intervenue depuis dix-huit mois à tous les conseils des ministres européens traitant des transports pour rappeler son attachement à l'harmonisation sociale et aux propositions concrètes qu'elle avait formulées pour améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers dans l'espace communautaire, avec la volonté de parvenir à l'harmonisation par le haut des réglementations sociales, des règles de sécurité, du contrôle ainsi que des systèmes de formation. Elle regrette que la voie d'un accord entre partenaires sociaux au niveau européen ait échoué le 30 septembre dernier. Dès le 1er octobre, le ministre français chargé des transports a demandé à la Commission, lors du conseil des ministres européens, de faire dans les meilleurs délais des propositions sur le temps de travail, les temps de conduite et de repos. La Commission s'y est effectivement engagée. Dans le même temps, le dispositif d'allègement des cotisations sociales sur les bas salaires, qui avait été institué en 1997 et comprend des adaptations spécifiques pour les entreprises de transport routier employant des conducteurs « grand routier » ou « longue distance », a été reconduit en 1998. Les conditions d'application aux entreprises de transport routier des dispositions de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail ont été précisées par circulaire n° 98-77 du 31 juillet 1998. Le Gouvernement est par ailleurs très attentif aux sources possibles de distorsions de concurrence d'origine fiscales entre pays européens ce qui, dans le transport routier, concerne d'abord la fiscalité pesant sur les carburants. Afin de réduire l'écart existant entre la taxation de l'essence sans plomb et celle du gazole, des hausses annuelles de la TIPP sur le gazole sont prévues de 1999 à 2005. Pour ne pas handicaper la compétitivité du transport routier français au niveau européen, le projet de loi de finances pour 1999 prévoit la restitution d'une partie de la hausse de la TIPP sur le gazole, pour les poids lourds de douze tonnes et plus, dans la limite d'un contingent annuel à la consommation de 40 000 litres. Plus généralement, la revalorisation des taux minimaux de taxation des carburants, fixés par la directive 92/82 du 19 octobre 1992 relative au rapprochement des droits d'accises sur les huiles minérales appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne, constitue l'une des priorités de la France. Enfin, s'agissant de la taxation des véhicules lourds, la loi

du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier a établi les nouveaux barèmes de la taxe à l'essieu. Applicables dès le 1er janvier 1999, ceux-ci respectent les minimaux communautaires fixés par la directive 93/89 du 25 octobre 1993 relative aux taxes sur les véhicules de transport de marchandises par route, et restent modérés en comparaison des différents tarifs généralement appliqués en Europe.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17280

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 juillet 1998, page 3965

Réponse publiée le : 4 janvier 1999, page 71