



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## réglementation

Question écrite n° 17488

### Texte de la question

Le 1er juillet 1998 a été pour le transport routier de marchandises une date importante car elle a marqué l'ouverture des frontières au sein de l'Union européenne. Désormais, le cabotage, consistant à effectuer des transports nationaux à l'intérieur des autres Etats membres, est totalement libre pour tous les transporteurs ressortissants de l'Union européenne. Il n'y a plus de contingentement ni de nécessité d'obtenir une autorisation. Mais les conditions de concurrence ne sont pas encore totalement harmonisées : les différentiels importants qui subsistent notamment en matière sociale, fiscale et technique, fragilisent la compétitivité des entreprises de transport. Or, c'est l'Etat qui régleme la très grande majorité des charges des entreprises de transport routier. Il lui appartient donc de fixer des règles du jeu cohérentes, c'est-à-dire une véritable politique des transports prenant en compte la dimension européenne de ce secteur qui exerce le principal de son activité sur le domaine public. Il appartient aussi au Gouvernement français de défendre le pavillon du transport routier à Bruxelles et de prendre, sans attendre que les harmonisations soient réalisées, des mesures de mise à niveau au plan national afin que les entreprises conservent toutes leurs chances en Europe et continuent de créer des emplois. Tel est le sens de la campagne engagée par les entreprises du transport routier. Aussi, M. Dominique Paillé demande-t-il à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de lui indiquer la position du Gouvernement sur ce problème et s'il envisage d'adopter de nouvelles mesures répondant à l'attente des transporteurs.

### 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'allégement 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. Dominique Paillé](#)

**Circonscription :** Deux-Sèvres (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17488

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 juillet 1998, page 4096

**Réponse publiée le :** 4 janvier 1999, page 72