ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 14951

Texte de la question

M. Robert Lamy attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés que connaît le transport routier de marchandises. En effet, depuis le 1er juillet 1998, la libéralisation du transport routier dans l'Union européenne est totale. Or, en raison du défaut d'harmonisation des régimes fiscaux et sociaux s'appliquant aux entreprises de transport, les sociétés françaises voient leur part de marché diminuer fortement dans tous les pays de l'Union. Ainsi, l'écart de compétitivité entre nos entreprises et nos concurrents européens se creuse tous les jours. Nos marchés intérieurs sont attaqués par des entreprises étrangères moins chères et plus souples. Les professionnels craignent que cette dégradation, due à des distorsions de concurrence, marginalise à terme les entreprises françaises au sein de l'Europe. Une harmonisation au niveau communautaire de la réglementation technique, juridique, fiscale et sociale permettrait de soutenir les entreprises françaises. Mais force est de constater que les textes européens tardent à être adoptés et à entrer en vigueur. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir préciser, d'une part, le calendrier prévu pour harmoniser les lois françaises et européennes et, d'autre part, les mesures fiscales et sociales que compte adopter le Gouvernement pour soutenir les entreprises françaises de transport routier face à la concurrence européenne.

Texte de la réponse

La compétitivité des transporteurs routiers dépend en grande partie des progrès réalisés dans le processus d'harmonisation communautaire de la fiscalité et de la réglementation sociale spécifiques à leur activité. Le Gouvernement défend donc une politique européenne visant à rendre plus équitables les conditions de la concurrence. En ce qui concerne la convergence des réglementations sociales propres à cette activité et applicables dans chaque État, la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, qui doit être transposée avant le 23 mars 2005, comporte une définition précise du temps de travail. Elle fixe sa durée maximale hebdomadaire à 48 heures en moyenne sur quatre mois, avec une durée maximale de 60 heures sur une semaine isolée. Les conducteurs indépendants sont inclus dans le champ de cette directive qui leur sera applicable au plus tard le 23 mars 2009, après une étude de la Commission. La disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts en personnels, la principale source des distorsions de concurrence dans l'activité de transport routier. Se substituant à la directive 92/82/CEE du 19 octobre 1992, la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité a actualisé les taux minimaux de taxation du gazole dans la Communauté, en prenant en compte l'érosion monétaire depuis 1993. Fixé initialement à 245 euros pour mille litres par la directive du 19 octobre 1992, le taux minimal applicable à ce carburant est porté par la nouvelle directive à 302 euros dès 2004, soit un relèvement de 23,3%. Au 1er janvier 2010, ce taux atteindra 330 euros pour mille litres. Pour les opérateurs routiers utilisant le gazole distribué en France, l'actualisation des taux minimaux de taxation des carburants diminuera la concurrence fiscale. En effet, les États qui appliquent aux carburants une fiscalité faible devront relever leurs taux d'accises afin de respecter les nouveaux minimaux communautaires. Afin d'éviter de

faire supporter par les transporteurs routiers les hausses de fiscalité liées aux mesures qui visent à rapprocher la taxe intérieure sur le gazole (TIPP) de celle sur le supercarburant sans plomb, la France applique, dans le cadre de la législation communautaire, un régime spécifique en faveur du carburant consommé à des fins professionnelles. La différenciation de taxation en faveur des exploitants de poids lourds est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP sur le gazole consommé par les véhicules de 7,5 tonnes et plus, dans la limite semestrielle d'un volume de 20 000 litres par véhicule. Ainsi, au titre de la consommation des années 2003 et 2004, la directive 2003/96/CE a introduit un régime dérogatoire pour la taxation du gazole à usage professionnel distribué en France. Le remboursement partiel de la TIPP est fixé à 1,39 euro par hectolitre (après pondération) pour la consommation du premier semestre 2003, et à 1,19 euro par hectolitre pour celle du second semestre 2003. Pour l'année 2004, la hausse de la TIPP de 2,50 euros par hectolitre de gazole sera intégralement compensée grâce au remboursement de 3,69 euros par hectolitre. En d'autres termes, le taux spécifique de taxation du gazole à usage professionnel sera stabilisé à son taux de 38 euros par hectolitre jusqu'au 31 décembre 2004. S'agissant des années suivantes, la directive a instauré, pour la consommation des véhicules de 7,5 tonnes et plus, le principe du gazole à usage professionnel bénéficiant d'un taux spécifique dont le plancher sera de 39,19 euros par hectolitre. Il est essentiel, à la veille de l'élargissement de la Communauté, d'établir un bilan précis et complet de la situation économique et sociale du secteur du transport routier de marchandises. La position comparée de ce secteur au sein du marché européen doit en particulier être mise en évidence. Le Premier ministre a confié à M. Francis Hillmeyer, député du Haut-Rhin, une mission parlementaire afin de dresser ce bilan et de proposer les mesures de nature à permettre aux transporteurs routiers d'effectuer leurs opérations dans des conditions de concurrence plus équitables.

Données clés

Auteur : M. Robert Lamy
Circonscription : Rhône (8e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 14951
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 24 mars 2003, page 2151
Réponse publiée le : 10 février 2004, page 1050