



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 23291

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet d'accroissement de la fiscalité du transport routier de marchandises. Ce projet serait réalisé notamment par l'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et par la création d'une nouvelle taxe de circulation des poids lourds. Or les organisations professionnelles du pavillon routier français estiment que cette augmentation fiscale va accroître les coûts de distribution des marchandises et va aboutir à une perte de compétitivité de l'ensemble des entreprises françaises de transports au niveau européen. Il le prie donc de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de sauvegarder la compétitivité du pavillon routier français.

Texte de la réponse

La compétitivité des entreprises de transport routier de marchandises dépend en grande partie des progrès réalisés dans le processus d'harmonisation de la fiscalité et de la réglementation sociale spécifiques à cette activité. Le Gouvernement est donc favorable à une politique communautaire visant à harmoniser les conditions de la concurrence. La disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts en personnel, la principale source des distorsions de concurrence dans le secteur du transport routier. La directive 92/82/CEE du 19 octobre 1992 relative au rapprochement des taux d'accises avait fixé des taux minimaux de taxation applicables aux carburants qui ne furent pas révisés au cours des années suivantes. Se substituant à ce texte, 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 communautaires. Elle a pris en compte l'érosion monétaire enregistrée depuis 1993. Le taux minimal applicable au gazole sera ainsi porté par la nouvelle directive de 245 EUR à 302 EUR pour mille litres, à partir du 1er janvier 2004 (soit + 23,3 %). Au 1er janvier 2010, il atteindra 330 EUR pour mille litres. L'actualisation des taux minimaux de taxation des carburants aura pour effet de diminuer sensiblement, dès 2004, la concurrence fiscale subie par les opérateurs routiers utilisant du gazole distribué en France. En effet, les Etats qui appliquent aux carburants une fiscalité faible devront relever leurs taux d'accises afin de respecter les nouveaux minima communautaires. S'agissant de l'harmonisation sociale européenne dans le secteur, 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 devra être transposée avant le 23 mars 2005. Elle 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 ; elle leur sera applicable au plus tard le 23 mars 2009, après une étude de la Commission. Afin d'éviter de faire supporter par les exploitants de poids lourds les hausses de fiscalité liées au programme de rapprochement de la taxe intérieure sur le gazole (TIPP) de celle sur le supercarburant sans plomb, la France applique un régime spécifique en faveur du carburant consommé à des fins professionnelles. La différenciation de la taxe en faveur des transporteurs routiers est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP sur le gazole consommé par les poids lourds de 7,5 tonnes et plus. Au titre de l'année 2003, la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003

permet d'accorder aux transporteurs un remboursement fixé, après pondération, à 1,39 EUR par hectolitre pour la consommation du premier semestre 2003, et à 1,19 EUR par hectolitre pour celle du second semestre, dans la limite semestrielle d'un volume de 20 000 litres par véhicule. Dans le cadre de la directive du 27 octobre 2003, qui instaure le principe d'un gazole professionnel bénéficiant d'un taux spécifique de taxation, le remboursement se poursuivra en 2004, pour la même catégorie de poids lourds de 7,5 tonnes et plus. La loi de finances pour 2004 prévoit ainsi de compenser intégralement la hausse de 2,50 EUR par hectolitre (hors TVA) qui sera supportée par la TIPP sur le gazole à partir de janvier 2004, soit un remboursement de 3,69 EUR par hectolitre. Le taux spécifique de taxation du gazole professionnel sera stabilisé à son taux actuel de 38 EUR par hectolitre, jusqu'au 31 décembre 2004. La mise en place d'une éventuelle redevance kilométrique sur les poids lourds constitue un sujet très complexe. Des études sont indispensables sur la faisabilité d'un tel système en cohérence avec les orientations de la Commission européenne. Il est encore trop tôt pour se prononcer sachant qu'il est indispensable de maintenir la compétitivité dans les entreprises et dans les territoires. 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. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23291

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 août 2003, page 6160

Réponse publiée le : 6 janvier 2004, page 108