ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 29679

Texte de la question

M. Pascal Clément attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la détérioration continue de la rentabilité des entreprises françaises de transport routier, qui, malgré un accroissement régulier de la demande de transport, connaissent des défaillances de plus en plus fréquentes. Les lacunes de la régulation du marché intérieur (inégalité devant les contrôles, développement de la « mauvaise sous-traitance ») et l'essor des nouvelles technologies (développement des places de marché et bourses d'enchères inversées) ont contribué à la dégradation des rapports commerciaux, tant au niveau des tarifs (la répercussion des coûts dans les prix s'effectuant de façon partielle et décalée dans le temps) qu'au niveau des délais de paiement. De plus, l'entrée toute prochaine dans l'Union européenne de nouveaux membres dont les ressortissants se présentent comme autant de redoutables concurrents menace aujourd'hui la survie du pavillon routier français. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour préserver l'avenir du transport routier en France.

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. En conséquence, le Gouvernement a appuyé une politique européenne visant à rendre plus équitables les conditions de la concurrence. D'abord, la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue une source des distorsions de concurrence dans l'activité des transports routiers. 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 qui remontaient à 1993. 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 1 000 litres. Les États qui appliquent aux carburants une fiscalité faible devront relever leurs taux d'accises. Pour les opérateurs routiers utilisant le gazole distribué en France, cette actualisation des taux minimaux de taxation des carburants diminuera la concurrence fiscale qu'ils enregistrent. Parallèlement, afin de favoriser les utilisateurs professionnels du gazole, la France applique un régime spécifique en faveur de ce carburant. 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 1,19 euro par hectolitre pour la consommation 2004. La hausse de la TIPP de 2,50 euros par hectolitre de gazole, fixée par la loi de finances pour 2004, sera également intégralement compensée. Le remboursement sera donc de 3,69 euros par hectolitre jusqu'au 31 décembre 2004. S'agissant des années suivantes, le principe du gazole à usage professionnel est consolidé. Ensuite, dans le domaine social, la convergence des réglementations européennes propres à cette activité est essentielle. A cet égard, 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, comporte une définition précise du temps de travail et offre des possibilités d'aménagement qui prennent mieux en compte les caractéristiques de l'activité des conducteurs dans le but d'une meilleure harmonisation sociale entre les pays de l'Union européenne. Il est donc bien 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 français de marchandises. La position comparée de notre 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. La remise de son rapport à la fin du mois de février accompagnera le débat et les travaux préparatoires à la transposition de la directive européenne précitée.

Données clés

Auteur : M. Pascal Clément
Circonscription : Loire (6e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 29679
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 8 décembre 2003, page 9312
Réponse publiée le : 9 mars 2004, page 1842