



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

produits pétroliers

Question écrite n° 12611

### Texte de la question

M. Marcel Bonnot interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les répercussions des hausses du prix du gazole pour le transport routier français. Pour les transporteurs, le gazole représente plus de 26 % des coûts de revient d'un véhicule et la facture gazole des entreprises s'est alourdie de 1,7 milliard d'euros entre 2003 et 2006. Ainsi, le transport routier paie chaque année 4,3 milliards d'euros en taxes, hors charges sociales et impôt sur les sociétés. Par ailleurs, la fiscalité est inégale d'un pays de l'Union européenne à l'autre et cette disparité pèse lourdement sur la compétitivité de nos entreprises (la TIPP sur le gazole est de 22 % supérieure à la moyenne européenne). Force est de constater que les mesures énoncées lors du Grenelle de l'environnement, à savoir taxe poids lourds et transfert modal par le rail n'apporteront que des économies dérisoires avec une répercussion du coût sur le consommateur. Il lui demande de lui indiquer sa position en matière d'harmonisation sur le plan européen et sur l'allégement du coût du travail et de la fiscalité.

### Texte de la réponse

La répercussion du coût du carburant dans les contrats de transport est prévue par l'article 23 de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes exerce des contrôles afin de s'assurer du respect de ces dispositions par les opérateurs. Une disposition législative destinée à sanctionner pénalement les dormeurs d'ordre qui refuseraient de prendre en compte ces hausses sera prochainement proposée au Parlement. La disparité des accises sur le carburant entre les États membres de la Communauté européenne est une source importante de distorsions de concurrence dans le secteur des transports routiers. La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « énergie », restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, a rehaussé les niveaux minimaux de taxation des carburants pour les vingt-sept États membres. Mis en application dès 2004, les nouveaux taux minimaux ont permis d'amorcer un processus d'harmonisation vers le haut, les États à faible fiscalité des produits pétroliers étant amenés à relever progressivement leur taxe sur le gazole. À la suite de l'intervention de la France au conseil de l'Union européenne « transports, télécommunications et énergie » du 5 décembre 2005, la Commission européenne a présenté le 13 mars 2007, après une consultation des agents économiques concernés, une proposition de directive modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier au gazole utilisé par les professionnels. L'objectif principal de ce texte est de poursuivre l'augmentation des taux d'accises dans les États membres où ils sont les plus bas afin d'éliminer les principales distorsions de concurrence. Parallèlement, le processus d'harmonisation européenne des réglementations sociales applicables dans le secteur se poursuit, réduisant peu à peu les écarts entre les différentes réglementations nationales. Pour la seule année 2006, sont entrés en vigueur le règlement sur le temps de conduite des conducteurs et la directive sur les contrôles. Le décret n° 2007-13 du 4 janvier 2007 a confirmé les dispositions prises en application de la loi du 20 juillet 2005 en ratifiant l'ordonnance de transposition des directives sur l'aménagement du temps de travail dont l'assouplissement contribue à améliorer les conditions de la concurrence, dans le respect des règles de sécurité. Plusieurs projets de textes communautaires, actuellement en discussion, ont également pour objet de réduire les distorsions de concurrence dans le secteur. La Commission européenne a présenté trois propositions de règlements visant à moderniser, simplifier et harmoniser les règles relatives à l'accès à la

profession de transporteur ainsi que l'accès au marché. Parmi les dispositions en discussion figure celle d'une définition précise des conditions dans lesquelles le cabotage peut être autorisé. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le principe de l'instauration, à l'horizon 2011, d'une tarification kilométrique applicable aux poids lourds circulant sur le réseau non concédé a été adopté. Le Gouvernement veillera à ce que les nouveaux défis environnementaux s'accompagnent des garanties nécessaires au maintien de la compétitivité internationale des entreprises de transport routier, dont certaines se sont déjà engagées volontairement, par la signature d'une charte, à réduire leurs émissions de gaz carbonique. La tarification envisagée sera applicable à tout poids lourd quel que soit son état d'immatriculation et, par conséquent, elle n'aura pas d'effet négatif sur la compétitivité européenne des transporteurs. La tarification kilométrique permettra même de rétablir des conditions de concurrence plus équitables vis-à-vis de transporteurs étrangers qui évitent actuellement d'emprunter les itinéraires à péages. En outre, sa mise en place sera accompagnée d'un dispositif de répercussion des coûts induits. Enfin, la mesure sera prise en concertation avec les organisations professionnelles, de façon à assurer un développement équilibré du secteur des transports et de l'économie dans son ensemble.

## Données clés

**Auteur :** [M. Marcel Bonnot](#)

**Circonscription :** Doubs (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12611

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Question publiée le :** 11 décembre 2007, page 7785

**Réponse publiée le :** 15 avril 2008, page 3317