



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

réglementation

Question écrite n° 56871

Texte de la question

M. François Cornut-Gentile attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la libéralisation du transport routier de marchandises et ses conséquences pour les entreprises françaises. 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. Les professionnels craignent que cette dégradation, due à des distorsions de concurrence, marginalise à terme les entreprises françaises au sein de l'Europe. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui préciser 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

Grâce à l'ensemble du dispositif de contrôle du transport de marchandises, les pouvoirs publics apportent une garantie d'équité des conditions de la concurrence européenne dans le secteur, les entreprises en marge des règles sociales et de sécurité encourant de lourdes sanctions. Les services de l'Etat ont reçu instructions de faire respecter les récentes dispositions législatives interdisant aux opérateurs de pratiquer des prix trop bas qui ne permettraient pas de couvrir l'intégralité des coûts. En ce qui concerne le prix du carburant distribué en France, la loi de finances pour 2001 a mis en place un mécanisme de correction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Ce mécanisme a joué par anticipation au 1er octobre 2000, permettant une diminution substantielle de la TIPP sur le gazole. Le bénéfice de cet allègement de la fiscalité des carburants a été maintenu en partie lors du réajustement de la taxe du 21 mars 2001. Dans le classement par ordre décroissant des accises sur le gazole dans les quinze Etats membres, la France se situe ainsi au quatrième rang, alors qu'elle était au troisième rang en 2000 et au deuxième en 1999. De plus, depuis 1999, la consommation des poids lourds de 7,5 tonnes et plus ouvre droit à un remboursement partiel de la TIPP. Pour 2000, le montant remboursé est fixé à 0,35 franc par litre de gazole, dans la limite de 25 000 litres par véhicule et par semestre. Pour 2001, le montant remboursé sera de 0,25 franc par hectolitre. Les transporteurs bénéficient d'un véritable « carburant utilitaire » dont le prix est en-dessous de la moyenne des quinze. Qu'il s'agisse de réduire la concurrence fiscale liée aux faibles taux d'accises appliqués dans d'autres Etats membres ou même d'accompagner les entreprises face à des hausses exceptionnelles du carburant, comme ce fut le cas en octobre 2000, la marge de manœuvre du Gouvernement est limitée par la législation communautaire. Le remboursement partiel de la TIPP constitue une différenciation du taux d'accises sur le gazole soumise à l'autorisation du Conseil de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 92/81 du Conseil du 19 octobre 1992 relative à l'harmonisation des droits d'accises sur les huiles minérales. Le Conseil a souligné le 12 février 2001 que, dans le cadre du fonctionnement normal du marché intérieur, l'existence des dérogations soulève la question des taux d'accises. Le minimum communautaire de taxation spécifique au gazole est, en effet, resté bloqué à son montant du 1er janvier 1993. La proposition de directive restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques doit permettre le relèvement progressif des taux

minimaux de taxation des carburants. Sa mise en application permettra, non seulement de résorber les distorsions de concurrence, mais aussi de respecter les engagements de l'Union européenne en matière de fiscalité énergétique dans le cadre du protocole de Kyoto relatif à la réduction des émissions responsables de l'effet de serre. Les dernières données disponibles concernant la balance des paiements de la France ont fait apparaître que le solde des échanges de services de transport routier de marchandises avec les autres Etats membres de l'Union européenne demeure excédentaire, avec un taux de couverture de l'ordre de 108 % en 1999, inchangé par rapport à 1998. De plus, la dernière enquête de conjoncture de l'INSEE auprès des chefs d'entreprises fait ressortir un solde d'opinions positif sur l'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises, tant sur le plan du transport intérieur que sur celui du transport international. Concernant l'harmonisation sociale dans le transport routier, celle-ci a été une des priorités de l'action menée pendant la présidence française de l'Union européenne au 2^e semestre de l'année 2000. Cette action s'est traduite par des avancées significatives. La présidence française a obtenu l'adoption par le Conseil d'une position commune concernant le projet de directive relatif au temps de travail des personnels roulants. Ce texte comporte une définition précise du temps de travail et fixe sa durée maximale à soixante heures au plus sur une semaine et à quarante-huit heures en moyenne sur quatre mois. Ce texte a été examiné par le Parlement européen en deuxième lecture et fera l'objet prochainement d'une procédure de conciliation. La présidence française a, de plus, permis d'aboutir à des conclusions du Conseil sur la proposition de règlement de la commission visant à mettre en place une attestation communautaire d'emploi régulier du conducteur. Cette attestation, délivrée à l'entreprise par les autorités compétentes de l'Etat membre où celle-ci est établie, devra être présente à bord de tout véhicule effectuant un transport sous licence communautaire. Elle permettra de contrôler efficacement que le conducteur est bien employé aux conditions légales du pays d'établissement et de lutter ainsi contre la pratique de l'emploi dans des conditions irrégulières de conducteurs souvent originaires d'Etats tiers et sous-payés. Le Parlement européen a rendu un avis en première lecture sur cette proposition de règlement dans le cadre de la procédure de co-décision. La présidence française, soucieuse d'améliorer la réglementation européenne concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs et de mettre celle-ci en cohérence avec les dispositions de la directive relative au temps de travail, a également obtenu de la Commission qu'elle s'engage à présenter une modification du règlement 3820/85. La Commission présentera sa proposition dans le courant de l'été. Enfin, la présidence française a donné une nouvelle impulsion aux travaux engagés en vue d'instaurer une formation obligatoire initiale et continue pour tous les conducteurs routiers professionnels de l'Union européenne. Ainsi, la Commission européenne a présenté le 2 février 2001 une proposition de directive relative à la formation des conducteurs routiers professionnels de marchandises et de voyageurs qui a fait l'objet de premières discussions au sein du groupe transports.

Données clés

Auteur : [M. François Cornut-Gentille](#)

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 56871

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 janvier 2001, page 394

Réponse publiée le : 27 août 2001, page 4934