



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

gazole

Question écrite n° 57135

## Texte de la question

M. Jean-Paul Dupré attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question de l'harmonisation européenne de la fiscalité sur le gazole utilisé pour le transport routier. La commission européenne propose de supprimer, en 2003, toutes les dérogations particulières en matière de fiscalité sur le gazole. Afin d'éviter l'apparition de nouvelles distorsions de concurrence, la profession estime qu'il est indispensable que soit mis en place un carburant professionnel européen. Il importe en effet que tous les acteurs du transport routier disposent, au plan fiscal, d'une norme unique, en particulier en matière de taxation sur les carburants. Il lui demande de bien vouloir lui préciser quelles sont ses intentions en ce domaine.

## Texte de la réponse

Les dépenses en achats de gazole constituent le deuxième poste dans le coût total d'exploitation des véhicules de transport routier de marchandises après les charges salariales. Or les éventuelles distorsions de concurrence liées aux différences de prix du carburant dans l'Union européenne (UE) sont amplifiées par l'autonomie des poids lourds, celle-ci permettant à un semi-remorque de 40 tonnes de parcourir 3 000 kilomètres sans avitaillement. Pour les entreprises du secteur utilisant des véhicules lourds, la concurrence fiscale qui résulte de la distribution d'un gazole faiblement taxé dans d'autres Etats membres peut poser problème du point de vue du bon fonctionnement du marché, d'autant plus que le cabotage routier a été libéralisé. La loi de finances pour 1999 a instauré le principe du remboursement d'une fraction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) acquittée sur le gazole consommé par les poids lourds, dans la limite d'un seuil de consommation par véhicule. Ce remboursement est tout d'abord justifié par le fait que la TIPP sur le gazole a été augmentée les 11 janvier 1999 et 11 janvier 2000, pour des raisons d'ordre environnemental. En outre, conformément à l'accord conclu avec les organismes professionnels en septembre 2000, le montant du remboursement a été relevé, à titre exceptionnel, pour les années 2000 et 2001 afin d'atténuer le choc des fortes hausses de prix du carburant. Ainsi, pour la période de consommation en cours, la loi de finances pour 2001 a fixé le montant du remboursement à 25 centimes par litre de gazole consommé par des poids lourds de 7,5 tonnes et plus, dans la limite de 25 000 litres par semestre. De plus, le Gouvernement a mis en place un mécanisme de « TIPP flottante » qui permet des ajustements de tarifs de la taxe en fonction inverse de l'évolution du cours des produits pétroliers. Les prix actuels du gazole continuent d'ailleurs à bénéficier d'une partie de la correction à la baisse de la TIPP qui a été enregistrée au 1er octobre 2000. Qu'il s'agisse d'accompagner les transporteurs et, en général, les usagers, face aux hausses conjoncturelles des produits pétroliers ou d'appliquer un allègement spécifique de la fiscalité en faveur des utilisateurs de poids lourds, la marge de manoeuvre de la France est limitée par la législation communautaire. Le taux de taxation des carburants est assujéti aux dispositions de la directive 92/81 du 19 octobre 1992 relative à l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales. Dans le cadre de cette directive, les modalités du remboursement partiel de la taxe constituent une différenciation d'accise soumise à l'autorisation du Conseil de l'Union européenne. Avec l'Italie et les Pays-Bas, la France a été autorisée, par décision du Conseil du 12 mars 2001, à continuer d'appliquer un taux de taxation réduit sur le gazole consommé par les poids lourds. Les autorisations ont été délivrées aux trois Etats concernés pour la

période de consommation du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2002, sous réserve d'un examen anticipé du Conseil, sur proposition de la Commission. Depuis la décision du 17 décembre 1999 du Conseil, les autorisations en la matière sont accordées sans préjudice de l'application des règles communautaires relatives aux aides d'Etat. Pour sa part, le Gouvernement soutient une disposition qui, dans la proposition de nouvelle directive visant à restructurer le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques, permettrait aux Etats membres d'appliquer des taux d'accises différenciés, et donc d'instaurer ou de maintenir un gazole utilitaire, sous la simple réserve que les taux minimaux de taxation soient respectés. Il soutient également le relèvement de ces taux minimaux suivant le modèle de calendrier prévu dans la même proposition de directive. La revalorisation des taux minimaux communautaires, qui sont restés inchangés depuis le 1er janvier 1993, aurait pour effet direct de résorber les distorsions de concurrence, la taxe intérieure sur le carburant distribué en France se situant au quatrième rang du classement des Quinze par ordre décroissant des taux d'accises.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Paul Dupré](#)

**Circonscription :** Aude (3<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 57135

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 29 janvier 2001, page 531

**Réponse publiée le :** 20 août 2001, page 4784