ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 60042

Texte de la question

M. Jacques Godfrain attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation des sociétés de transports légers. Ces sociétés sont subordonnées aux règles générales du transport depuis la loi n° 98-69 du 6 février 1998. Cependant, elles ont été exclues des aides qui ont été accordées aux utilisateurs de véhicules de plus de 7,5 tonnes. Cette situation créé une concurrence déloyale au bénéfice du transport lourd, encore accentuée par la possibilité récente accordée aux taxis de faire du transport léger ou l'exonération de certaines contraintes dont bénéficient les sous-traitants de La Poste. De plus, depuis septembre 1999, le transport léger doit mettre en oeuvre une réglementation nouvelle qui l'intègre au monde du transport. Il supporte les mêmes contraintes sociales que le transport lourd et voit ses marges diminuer gravement sous la pression des hausses constantes de prix de revient : carburant, hausse des minima conventionnels et maintien de la vignette notamment. Il en résulte une situation très préoccupante car toutes ces augmentations de coût diminuent fortement le potentiel de gain de productivité. Il lui demande en conséquence s'il compte prendre des mesures pour harmoniser les conditions de la concurrence sur le plan économique, social et réglementaire et tenir compte des contraintes du marché.

Texte de la réponse

A la suite des hausses de prix des carburants en 2000, le Gouvernement a mis en place un mécanisme de régulation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Cette mesure permet de corriger les tarifs de la taxe - et donc les prix de distribution du carburant - en fonction inverse de l'évolution du cours des produits pétroliers. Actuellement, malgré la diminution du prix des carburants depuis l'automne dernier, le gazole et les supercarburants consommés par tout véhicule, lourd ou léger, continuent à bénéficier d'une partie de la correction à la baisse enregistrée par la TIPP au 1er octobre 2000. Le remboursement partiel de la TIPP appliqué au gazole n'est accordé que pour la consommation des poids lourds de 7,5 tonnes et plus. Tout d'abord, le taux de la TIPP est assujetti aux dispositions de la directive n° 92/81 du 19 octobre 1992 relative à l'harmonisation 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 la France, deux autres Etats - l'Italie et les Pays-Bas - ont été autorisés par le Conseil à diminuer la taxe intérieure sur le gazole consommé par des poids lourds. La France a obtenu que le poids total autorisé en charge des véhicules ouvrant droit à la détaxe, qui était intialement de 12 tonnes au minimum, soit abaissé à 7,5 tonnes à partir de 2000. Pour nos partenaires néerlandais et italiens, le seuil demeure fixé respectivement à 12 et 11,5 tonnes. Dans ce contexte, comme dans celui de la politique de l'Union européenne en matière de taxation des carburants, la fixation d'un seuil inférieur à 7,5 tonnes n'est pas envisageable. En moyenne, la part relative du poste carburant dans le coût total du transport est deux fois plus importante pour un poids lourd que pour un véhicule léger Les distorsions de concurrence liées aux différences de prix du carburant dans l'Union européenne sont amplifiées par l'autonomie en gazole des véhicules lourds qui permet à un semi-remorque de 40 tonnes de parcourir trois mille kilomètres sans avitaillement, soit quatre à six fois l'autonomie maximale d'un véhicule léger. Pour les entreprises qui exploitent des poids lourds, la concurrence fiscale qui

résulte de la distribution d'un gazole faiblement taxé dans d'autres Etats membres pose un problème du point de vue du bon fonctionnement du marché, d'autant plus que le cabotage routier a été ouvert à la concurrence. Il faut souligner que l'activité de transport léger de marchandises se positionne principalement sur certains segments de transport de proximité ou de messagerie, souvent dans des zones urbaines dont l'accès aux poids lourds est réglementé, comme c'est le cas précisément pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge. En principe, les prestations effectuées au moyen de véhicules légers sont peu substituables avec celles qui, du fait de contraintes de logistique, nécessitent l'utilisation de véhicules lourds et, à ce jour, il n'a pas été démontré que le remboursement partiel de la TIPP perturbe l'équilibre de la concurrence dans le secteur. La loi de finances pour 2001 a exonéré les personnes physiques de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, dite « vignette automobile », pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge n'excédant pas deux tonnes, dont elles sont propriétaires ou locataires en vertu d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus. La loi de finances pour 2002 prévoit de porter à 3,5 tonnes le seuil de l'exonération et de faire bénéficier de celle-ci les personnes morales, au titre de trois véhicules dont elles sont propriétaires ou locataires en vertu d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location de deux ans ou plus. Les sociétés de transport qui exploitent des fourgons ou fourgonnettes de moins de 3,5 tonnes devraient alors bénéficier de l'amélioration du dispositif à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 1er décembre 2001. Les entreprises de transport léger de marchandises effectuent des prestations indispensables au fonctionnement de l'économie, et le Gouvernement attache une importance particulière à ce qu'elles soient traitées à équité avec les autres entreprises du secteur. Avec le concours des organisations professionnelles, il poursuit le processus de modernisation qui a été engagé. Ainsi, le règlement d'accès à la profession contribuera à améliorer la situation économique de ces entreprises. Afin de mieux équilibrer les relations entre les transporteurs et les chargeurs, les contrats types ont été complétés par une clause suivant laquelle le prix du transport est révisé en cas de variation significative des charges de l'entreprise, liées notamment aux prix des carburants (décret n° 2000-1052 du 20 octobre 2000 modifiant les contrats types applicable aux transports publics routiers de marchandises). S'agissant des pratiques de sous-traitance, un nouveau contrat type est venu renforcer le cadre juridique des relations des sous-traitants avec leurs donneurs d'ordre (décret n° 2001-659 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics de marchandises exécutés par des sous-traitants). Comme tous les contrats types, le contrat de sous-traitance est un document de valeur commerciale dont les dispositions s'appliquent aux contractants dès lors que ceux-ci n'ont pas convenu, par un texte écrit, de dispositions différentes. Les informations qu'il contient assurent la transparence des relations entre les parties, contribuant ainsi à préserver l'autonomie du transporteur. Elles permettent également de contrôler la sous-traitance en cascade, perturbante pour le fonctionnement du marché. Enfin, s'il est exact qu'en matière de durée du travail, la même réglementation s'applique au transport léger et au transport lourd, celle-ci prend en compte leurs spécificités.

Données clés

Auteur : M. Jacques Godfrain
Circonscription : Aveyron (3e circonscription) - Rassemblement pour la République
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 60042
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 16 avril 2001, page 2211
Réponse publiée le : 4 février 2002, page 577