



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 26357

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'augmentation de la fiscalité routière. En effet, il apparaît que de nouvelles charges devront être supportées par les transporteurs routiers du pavillon français, à savoir, une éventuelle taxe kilométrique sur l'utilisation du réseau secondaire et une hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Cependant, au regard des difficultés économiques et financières rencontrées par les entreprises de transport aujourd'hui, notamment dues à la concurrence des autres pays européens, tout alourdissement de charges engendrerait une catastrophe économique pour ces entreprises. Il le prie donc de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de préserver les entreprises françaises de transport qui, d'une part, assurent plus de 70 % du transport de marchandises et, d'autre part, sont génératrices d'emplois. Il lui demande notamment, d'une part, s'il envisage d'établir un compte routier et un bilan fiscal préalable à toute évolution qui engendrerait des surcoûts et, d'autre part, s'il envisage à long terme d'instaurer un carburant professionnel à taux fixe, d'abord au niveau national puis au niveau européen.

Texte de la réponse

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) qui s'est tenu le 18 décembre dernier, sous la présidence du Premier ministre, a acté une politique ambitieuse d'équipement du territoire. Pour la financer, une agence de financement des infrastructures de transport sera créée. Elle revêtira la forme d'un établissement public qui assurera la part de l'État dans le financement des grands projets. Cet établissement recevra notamment l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières. Il bénéficiera de dotations budgétaires et aura une capacité d'emprunt encadrée. L'éventuelle mise en place d'une redevance sur la circulation des poids lourds constitue un sujet très complexe. Des études sont indispensables sur sa faisabilité ; elles devront intégrer en particulier les difficultés rencontrées en Allemagne pour la création de la LKW Maut. La mise en place de cette redevance, initialement prévue en 2003, a été reportée par les autorités allemandes. En tout état de cause, le caractère prioritaire du maintien et le développement de la compétitivité des entreprises et des territoires ont été réaffirmés par le CIADT du 18 décembre 2003. Au plan fiscal, la compétitivité des transporteurs routiers dépend, aussi, des progrès réalisés dans le processus d'harmonisation communautaire. Le Gouvernement a donc appuyé une politique européenne conduisant à cet objectif. En effet, la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue une distorsion 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 mille litres. Les États qui appliquent aux carburants une fiscalité faible devront relever leur 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. Ce régime dérogatoire autorisé par le conseil de l'Union européenne depuis 1999 devait prendre fin le 31 décembre 2002. Cependant, l'accord politique intervenu lors du conseil Ecofin des 19 et 20 mars 2003, a permis à la France de maintenir un taux différencié de la TIPP en faveur du gazole utilisé par les transporteurs routiers de marchandises, à condition qu'il ne soit pas inférieur, jusqu'au 31 décembre 2004, à 38 euros par hectolitre. Cette autorisation est traduite par l'article 18 de la directive 2003/96/CE. 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. De plus, la possibilité d'appliquer un taux différencié entre le gazole utilisé comme carburant par les entreprises de transports de marchandises et le gazole à usage privé a été consolidée par les articles 5 et 7 de la directive 2003/96/CE, sous réserve du respect des minima communautaires et à condition que le taux appliqué ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1er janvier 2003. La France pourra donc maintenir, pour les années à venir, un dispositif de remboursement partiel de la TIPP en faveur de ces entreprises.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26357

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7759

Réponse publiée le : 1er juin 2004, page 4033