



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 13297

Texte de la question

Dans un contexte de crise pétrolière, chacun se félicite aujourd'hui de l'existence du mécanisme de répercussion gazole. Il faut se réjouir de cette unanimité. La crise du carburant n'est pas conjoncturelle comme en 2000. Il ne s'agit pas d'un pic mais d'une montée inexorable des cours du carburant. La recherche d'une baisse de la fiscalité n'est plus, comme en 2000, une solution accessible depuis l'adoption de la directive européenne Énergie en 2003. La solution passe donc, pour le présent et le futur, par une répercussion des hausses de coût du gazole dans les prix de vente du transport. C'est là que les entreprises doivent être aidées par la création d'un mécanisme législatif. Ce mécanisme doit être complété par un texte raccourcissant les délais de paiement des contrats de transport pour soulager les trésoreries. Ce dispositif français doit être prolongé à Bruxelles par une harmonisation de la fiscalité sur les carburants. Le mécanisme de répercussion et le raccourcissement des délais de paiement produisent leurs effets au bénéfice des entreprises. Il reste maintenant à compléter ce dispositif par l'harmonisation de la fiscalité européenne sur le gazole professionnel. M. Jean-Yves Bony demande à M. le secrétaire d'État chargé des transports où en est l'avancée de ce dossier et si le projet de directive « Gazole professionnel » suit son cours.

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 donneurs d'ordre qui refuseraient de prendre en compte ces hausses sera prochainement proposée au Parlement. Les écarts entre les taux d'accises sur le carburant entre les États membres de la Communauté européenne sont une source importante de distorsions de concurrence dans le secteur des transports routiers. Même si la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 dite « Énergie » a permis d'amorcer un processus d'harmonisation des taux vers le haut en obligeant, dès 2004, les États à faible fiscalité à relever progressivement leur taxe sur le gazole, des disparités importantes demeurent. Suite à l'intervention de la France au Conseil de l'Union européenne « Transports, Télécommunications et Énergie », une proposition de directive modifiant la directive « Énergie » en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier au gazole utilisé par les professionnels, est actuellement en cours. Cette proposition devrait pouvoir être présentée, en session plénière, devant le Parlement européen au printemps, après que le rapport définitif du rapporteur pour avis, a été adopté par la commission parlementaire « Économique et monétaire » et que les trois autres commissions concernées (transport, industrie et environnement) ont rendu leur avis. L'objectif principal de ce texte est de poursuivre l'augmentation des taux d'accises dans les États membres afin d'harmoniser les prix en Europe et d'éliminer l'un des principaux éléments de distorsion de concurrence entre transporteurs routiers. L'avancement de ce texte constituera une priorité pour la présidence française de l'Union européenne au second semestre 2008.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Bony](#)

Circonscription : Cantal (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13297

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 décembre 2007, page 7974

Réponse publiée le : 29 avril 2008, page 3691