



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports routiers

Question écrite n° 8658

Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'importance dans l'économie nationale du secteur des transports routiers. La Fédération nationale des transports routiers s'est engagée dans une démarche responsable de performance durable conciliant efficacité économique et respect de l'environnement. Cependant, ces entreprises sont confrontées à la concurrence des entreprises des autres États membres de l'Union qui sont assujetties à des règles fiscales et sociales plus favorables. Leur compétitivité est fortement grevée par ces différences de régime. Il lui demande quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour assurer la compétitivité des entreprises de transport alors que le décalage ne cesse de croître entre les réglementations françaises et européennes.

Texte de la réponse

La disparité des accises sur le carburant entre les États membres de la Communauté européenne est une source importante de distorsions de concurrence dans le secteur des transports routiers. La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « énergie », restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, a rehaussé les niveaux minimaux de taxation des carburants pour les vingt-sept États membres. Mis en application dès 2004, les nouveaux taux minimaux ont permis d'amorcer un processus d'harmonisation vers le haut, les États à faible fiscalité des produits pétroliers étant amenés à relever progressivement leur taxe sur le gazole. À la suite de l'intervention de la France au conseil de l'Union européenne « transports, télécommunications et énergie » du 5 décembre 2005, la Commission européenne a présenté le 13 mars 2007, après une consultation des agents économiques concernés, une proposition de directive modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier au gazole utilisé par les professionnels. L'objectif principal de ce texte est de poursuivre l'augmentation des taux d'accises dans les États membres où ils sont les plus bas afin d'éliminer les principales distorsions de concurrence. Parallèlement, le processus d'harmonisation européenne des réglementations sociales applicables dans le secteur se poursuit, réduisant peu à peu les écarts entre les différentes réglementations nationales. Pour la seule année 2006, sont entrés en vigueur le règlement sur le temps de conduite des conducteurs et la directive sur les contrôles. Le décret n° 2007-13 du 4 janvier 2007 a confirmé les dispositions prises en application de la loi du 20 juillet 2005 en ratifiant l'ordonnance de transposition des directives sur l'aménagement du temps de travail dont l'assouplissement contribue à améliorer les conditions de la concurrence, dans le respect des règles de sécurité. Plusieurs projets de textes communautaires, actuellement en discussion, ont également pour objet de réduire les distorsions de concurrence dans le secteur. La Commission européenne a présenté trois propositions de règlements visant à moderniser, simplifier et harmoniser les règles relatives à l'accès à la profession de transporteur ainsi que l'accès au marché. Parmi les dispositions en discussion figure celle d'une définition précise des conditions dans lesquelles le cabotage peut être autorisé. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le principe de l'instauration, à l'horizon 2010, d'une tarification kilométrique applicable aux poids lourds circulant sur le réseau non concédé a été adopté. Le Gouvernement veillera à ce que les nouveaux défis environnementaux s'accompagnent des garanties nécessaires au maintien de la compétitivité internationale des

entreprises de transport routier, dont certaines se sont déjà engagées volontairement, par la signature d'une charte, à réduire leurs émissions de gaz carbonique. La tarification envisagée sera applicable à tout poids lourd quel que soit son État d'immatriculation et, par conséquent, elle n'aura pas d'effet négatif sur la compétitivité européenne des transporteurs. La tarification kilométrique permettra même de rétablir des conditions de concurrence plus équitables vis-à-vis de transporteurs étrangers qui évitent d'emprunter les itinéraires à péages. En outre, cette tarification pourra faire l'objet de compensations fiscales, de manière à ne pas alourdir les prélèvements sur les entreprises. De plus, sa mise en place sera accompagnée d'un dispositif de répercussion des coûts induits. Enfin, la mesure sera prise en concertation avec les organisations professionnelles, dans le souci commun de contribuer à un développement équilibré du secteur des transports et de l'économie dans son ensemble.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8658

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 octobre 2007, page 6688

Réponse publiée le : 8 janvier 2008, page 216