



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

### entreprises

Question écrite n° 2392

#### Texte de la question

M. Alain Marty attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la difficile situation vécue par les transporteurs routiers en cette période de hausse du gazole. Effectivement, les transporteurs routiers indiquent la réalité des diverses difficultés rencontrées telles l'explosion des coûts de revient liés à la hausse du gazole, une harmonisation sociale et fiscale européenne non existante, un volume d'activité peu soutenu de par une consommation à la baisse... Celles-ci engendrent une importante augmentation des dépôts de bilan des entreprises de transport, ainsi que des difficultés de trésorerie entraînant une nécessité de concours bancaire en perpétuelle expansion. Les transporteurs routiers sollicitent donc que des mesures puissent être prises pour pallier cette situation, à savoir : le décret d'application de la loi du 5 janvier 2006, imposant une sanction de 15 000 euros en cas de refus ou de non-respect de l'application du pied de facture gazole ; la révision des dispositifs Fillon, ainsi que la défiscalisation complète pour entreprises et salariés des heures supplémentaires dans le cadre de la loi TEPA ; le relèvement à son taux initial de 2 000 ainsi que le remboursement de la TIPP ; la suppression de la taxe à l'essieu ainsi que de la taxe professionnelle ; la sécurisation gratuite des aires de repos pour conducteurs routiers ; le retour aux conditions CAPLIS des remises des péages. Les transporteurs routiers notent, de plus, que ces mesures ne nécessitent aucunement l'agrément européen pour être mises en place. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

#### Texte de la réponse

Conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur du soutien de la compétitivité de ces entreprises. Sur les postes de fiscalité du gazole et de la taxe à l'essieu, la France est désormais au niveau des minima communautaires autorisés. La taxation du gazole professionnel est passée ces derniers mois sous la moyenne communautaire. En matière de prix du carburant, la répercussion des hausses dans les contrats de transport est essentielle à l'équilibre financier à court terme des entreprises de transport routier. Un mécanisme de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix de transport permet aux transporteurs de répercuter la hausse du carburant à son donneur d'ordre. Cette disposition est d'ordre public, assortie d'une clause pénale qui sanctionne d'une amende de 15 000 € les donneurs d'ordres méconnaissant leurs obligations. Elle est applicable à l'ensemble des contrats de transports et il appartient à l'ensemble des chefs d'entreprises d'en revendiquer l'application. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), chargée du contrôle de l'application de ce dispositif est sensibilisée à cette question et exerce des contrôles afin de s'assurer du respect du dispositif de répercussion par les opérateurs. Par ailleurs, dans le cadre des travaux en cours sur la réforme de la directive énergie, la France s'attache à défendre et à préserver le régime du gazole professionnel en vue d'atténuer. Par ailleurs, dans le cadre des travaux en cours sur la réforme de la directive énergie, la France s'attache à défendre et à préserver le régime du gazole professionnel en vue d'atténuer les distorsions de concurrence résultant du déficit d'harmonisation fiscale entre les États membres. S'agissant de la taxe professionnelle, elle est remplacée par la contribution économique territoriale (CET) qui comprend la cotisation foncière des entreprises (CFE) et la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). La CVAE a été

configurée pour protéger les petites et moyennes entreprises d'une imposition trop forte. Par ailleurs, les véhicules comme tous les équipements et biens mobiliers qui faisaient partie de l'assiette de la taxe professionnelle (TP), ne figurent plus dans la base d'imposition de la CFE. Concernant le coût du travail, les entreprises du transport routier de marchandise (TRM) bénéficient des effets des lois relatives aux exonérations de cotisations sociales et aux réductions de charges sociales et fiscales. Un effort particulier est notamment consenti en faveur du TRM par la prise en compte des heures d'équivalence dans ces mécanismes. Les parkings poids lourds sécurisés sont, pour des raisons de fonctionnement, souvent complétés par une gamme de services pour les chauffeurs et leurs véhicules. Ces structures répondent aux mêmes justifications que les centres routiers. Toutefois, le parking, qui jusqu'alors était gratuit pour les transporteurs, devient, du fait de sa sécurisation, de la qualité de sa conception et de sa maintenance, un service payant devant trouver sa propre rentabilité. En matière de tarification des péages, les hausses pour 2013 ont fait l'objet d'une information au comité des usagers le 30 novembre dernier. Cette présentation anticipée facilite la tâche des professionnels au moment des négociations contractuelles avec leurs clients. La méthode globale de calcul des hausses des tarifs pour les poids lourds (classes 3 et 4) repose notamment sur une formule d'indexation à l'inflation, qui figure au contrat de concession en vigueur entre l'État et la société privée. S'agissant enfin du cabotage et de la pression exercée par les pavillons étrangers sur les entreprises françaises, le Gouvernement veille à une application stricte de la réglementation existante. C'est pourquoi des directives ont été données à l'ensemble des services ministériels qui ont autorité sur l'exercice des contrôles pour mettre en oeuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Cette situation concurrentielle défavorable tient à ce que les réglementations sociales et les coûts salariaux sont très disparates à l'échelle européenne. A cet égard, les dispositions du règlement de 2009 précisent que les règles en matière de cabotage pour le transport routier de marchandises subordonnent l'ouverture accrue de ce marché à son harmonisation préalable au sein de l'union. Cette harmonisation n'a pas été réalisée jusqu'à maintenant d'une manière suffisante, et il appartient à la Commission européenne d'apporter des éléments probants permettant d'envisager à terme une ouverture de ce marché. En l'attente de ces éléments, le Gouvernement considère que cette ouverture est prématurée. En revanche, il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en oeuvre harmonisée des nombreuses règles adoptées ces dernières années (accès à la profession de transporteur routier, accès au marché, temps de conduite et temps de travail, poids et dimensions) et le développement de pratiques partagées par l'ensemble des États membres en matière de contrôle et de sanctions. Ces axes de travail constituent en réalité le principal vecteur de l'harmonisation du marché du transport routier de marchandises au sein de l'Union, préalable indispensable à l'examen des modalités d'une éventuelle libéralisation accrue des marchés. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera donc pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Le Gouvernement a ainsi transmis cette position officiellement à la commission européenne, le 5 novembre dernier.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Marty](#)

**Circonscription :** Moselle (4<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2392

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Économie et finances

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [31 juillet 2012](#), page 4560

**Réponse publiée au JO le :** [29 janvier 2013](#), page 1118