



Le gazole professionnel

Un mécanisme européen dont la disparition programmée en France pose de réelles difficultés de compétitivité sans favoriser efficacement la transition énergétique

Lors des Assises des finances publiques, le ministre de l'Économie et des Finances a évoqué la diminution de la ristourne dont les transporteurs bénéficient sur la fiscalité du gazole. Une mesure de « rabot » serait engagée dès 2024, l'objet étant, à terme, la suppression totale de cette fiscalité différenciée. La première étape de ce rabot serait prévue dans le prochain projet de loi de finances (PLF) pour 2024.

La présente note vise à présenter les arguments pour lesquels la FNTR s'oppose à cet alourdissement de la fiscalité.

Un mécanisme prévu par une Directive européenne

[La directive 2003/96/ce](#) du conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité permet aux Etats membres dans son article 7 « *d'établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant, à condition que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1er janvier 2003, nonobstant toute dérogation à cette utilisation prévue dans la présente directive.* »

Le niveau minimal européen a été fixé à 33 centimes par litre de gazole. Mais au 1^{er} janvier 2003, chaque Etat-membre disposait d'un niveau différent de taxation.

En France, il a été fixé à un minimum de 39.19 centimes par litre. Suite à l'abandon de l'écotaxe d'une part, et dans l'objectif de financer les infrastructures, ce taux a été augmenté de 4 centimes puis à nouveau de 2 centimes pour atteindre aujourd'hui 45.19 centimes par litre.

Si l'objectif affiché était de parvenir à une convergence de la fiscalité sur les carburants, à ce jour, aucun Etat-membre n'applique le même niveau d'accises.

Cette fiscalité différenciée se traduit par un remboursement, sur justificatifs, du carburant acquis dont peuvent bénéficier les transporteurs pour compte propre et pour compte d'autrui, résidents nationaux ou européens.

Son montant total est estimé par les services du ministère de l'Économie et des Finances à 1,8 milliard par an. Un centime d'augmentation de cette fiscalité représente 114 millions d'euros.

Un écart de fiscalité qui génère des distorsions de concurrence

Dans [son étude publiée en avril 2023](#) sur les « Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe », le Comité National routier relève que

- Huit États membres appliquent un remboursement partiel sur le gazole à « usage commercial ».
- Cinq États membres conservent les mesures mises en place en 2022 visant à baisser les droits d'accises sur le gazole (Croatie, Irlande, Pays-Bas, Portugal et Tchéquie).
- Neuf pays ont des droits d'accises sur le gazole « à usage commercial » au niveau du minimum européen, voire inférieurs.
- Au 1er avril 2023, les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) varient de 20,07 cts /hl au Portugal à 59,48 €/hl en Finlande, soit une amplitude de 39,41 €/hl.

La moyenne s'établit à 37,91 €/hl et la médiane à 37,45 €/hl.

Le CNR souligne que « *malgré son dispositif de remboursement partiel de TICPE, la France reste parmi les pays où les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) sont les plus élevés, la plaçant à la quatrième place parmi les vingt-sept États membres.* »

Le tableau de synthèse (page 3) permet de constater que la fiscalité française s'avère un handicap pour la compétitivité des transporteurs notamment par rapport à ses concurrents des pays limitrophes.

En effet, si l'Allemagne affiche un niveau de fiscalité sur le carburant légèrement supérieur, la Belgique, le Luxembourg, l'Italie et l'Espagne ont des niveaux significativement inférieurs. Le différentiel avec l'Espagne est de 12,19 centimes, encore aggravé par des mesures conjoncturelles prises pour lutter contre l'inflation. Les transporteurs espagnols pouvaient bénéficier jusqu'au 30 juin d'un remboursement supplémentaire de 20 centimes par litre, ramené à 5 centimes au 1^{er} juillet.

Déjà placée en 4^{ème} place au niveau européen sur la fiscalité du gazole professionnel, la France envisage une augmentation de cette fiscalité par la diminution de cette ristourne, voire une disparition à terme, ce qui la placerait au premier rang.

Tableau de synthèse sur la fiscalité du carburant à usage commercial en Europe (source CNR)

PAYS	Droits d'accises sur le gazole rang à "usage commercial" (€/hl)	RANG
Finlande	59,48	1
Autriche	47,87	2
Allemagne	47,04	3
France	45,19	4
Danemark	44,37	5
Luxembourg	42,88	6
Irlande	42,55	7
Pays-Bas	41,75	8
Lettonie	41,40	9
Grèce	41,00	10
Italie	40,32	11
Chypre	40,00	12
Belgique	39,51	13
Suède	37,45	14
Estonie	37,20	15
Lituanie	37,20	16
Slovaquie	36,80	17
Tchéquie	34,36	18
Bulgarie	33,03	19
Slovénie	33,00	20
Espagne	33,00	21
Croatie	33,00	22
Malte	33,00	23
Roumanie	32,98	24
Hongrie	25,25	25
Pologne	23,90	26
Portugal	20,07	27

Une disparition de la ristourne gazole en France : programmée mais sous conditions.

[La loi n° 2021-1104](#) du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « Climat et résilience » prévoit dans son article 130 :

« 1. - Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il est procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici le 1er janvier 2030, en tenant compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds. Cette évolution s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier, notamment par le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux, ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

II. - A l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement remet au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, notamment par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules, leur transformation ou le recours aux énergies alternatives au gazole dont le bilan énergétique et carbone est vertueux ainsi que les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants mentionnée au même I.

III. - Dans un délai de six mois à compter de la publication du rapport prévu au II, le Gouvernement présente au Parlement une feuille de route fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière par la loi de finances. »

S'il est donc prévu de faire disparaître totalement une fiscalité différenciée pour le gazole à horizon 2030, pour atteindre le niveau de taxation général (aujourd'hui 60, 90 centimes) soit une augmentation de 15,71 centimes (et sans tenir compte d'une nouvelle augmentation de la fiscalité « normale » sur le carburant), aucun calendrier et aucune trajectoire n'a été fixée.

Les déclarations du ministre de l'Economie et des Finances évoquent une première étape en 2024. Or, il est patent que les conditions fixées par la loi Climat et Résilience ne sont pas, à ce jour, remplies.

En effet, ces conditions sont les suivantes :

- La prise en compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds.
- L'accompagnement de l'augmentation de la fiscalité gazole par un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier, notamment par le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux, ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.
- La remise d'un rapport au Parlement par le Gouvernement, à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, proposant une trajectoire
 - par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen
 - par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises,
 - sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie.
- Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules, leur transformation ou le recours aux énergies alternatives au gazole dont le bilan énergétique et carbone est vertueux ainsi que les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants.
- III. - Dans un délai de six mois à compter de la publication de ce rapport, le Gouvernement présente au Parlement une feuille de route fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière par la loi de finances

La présidence française s'est achevée le 30 juin 2022. Aucun rapport mentionnant les éléments ci-dessus n'a été remis au Parlement français.

Aucune convergence européenne sur la fiscalité européenne n'a été actée. La directive 2003/96/ce du conseil du 27 octobre 2003 sur les accises est une directive fiscale dont la modification réclame l'unanimité des Etats-membres.

Si certains membres réfléchissent à une augmentation de la fiscalité sur le gazole, la question est extrêmement sensible pour chacun, notamment pour ceux dont la fiscalité est la moins élevée.

De la suppression des « dépenses brunes » au soutien pour la transition énergétique

Présentée notamment comme une « dépense brune » c'est-à-dire non vertueuse pour l'environnement, la ristourne gazole est considérée par l'Etat non comme un manque à gagner mais comme une dépense.

Même si la qualification semble désormais s'orienter vers un accompagnement de la transition énergétique, elle est perçue par les entreprises comme une hausse de la fiscalité.

En outre, les travaux engagés sur la décarbonation, en application de [l'article 301 de la loi Climat et Résilience](#), et ayant abouti à la remise d'une feuille de route, le 24 mai 2023, ont mis en évidence, l'extrême complexité de la décarbonation des véhicules lourds.

Les Organisations Professionnelles représentatives FNTR-UNION TLF et OTRE ont concomitamment publié un document sur les conditions du succès de la feuille de route décarbonation

Il résulte de ces travaux que :

- une seule énergie ne remplacera pas le diesel, mais que seul un mix énergétique permettra d'atteindre les objectifs de décarbonation du secteur. Notamment, envisager la décarbonation par le passage aux véhicules électriques (plus coûteux à l'acquisition et en exploitation, et non adaptés à ce stade aux flux longue distance) semble hasardeux.
- Celle-ci aura un coût évalué à 52.6 milliards d'euros à horizon 2040, montant que les entreprises de transport ne peuvent pas assumer seules car leur capacité d'investissement est fortement limitée. L'étude ACSEL réalisée par la Banque de France (Sept. 2022) sur la situation économique des entreprises du TRM, précise que :
 - 1 entreprise sur 2 présente un niveau d'endettement supérieur à ses fonds propres,
 - 30 % des entreprises sont déficitaires (avant opérations exceptionnelles),
 - 26 % des entreprises ont une capacité de remboursement supérieure à 5 ans,
- Le verdissement du fret (report modal, optimisation des chargements et des flux) est une composante aussi d'égale importance que le verdissement des flottes.

Augmenter la fiscalité du carburant aura une incidence négative sur la transition énergétique en réduisant un peu plus les capacités d'investissement des entreprises.

En outre, envisager comme seule mesure d'accompagnement du secteur un accroissement des aides publiques sur les seuls véhicules électriques, s'avérerait pénalisant pour la majorité des transporteurs.

En effet, [la stratégie nationale bas carbone \(run 1\) de 2020](#), prévoit qu'en 2030, cette motorisation ne représenterait, au mieux, que 22% des nouvelles immatriculations.

La disponibilité des véhicules alternatifs au diesel et des stations d'avitaillement et de recharge n'est actuellement pas suffisante. Elle ne le sera pas avant de nombreuses années. Augmenter la fiscalité

du carburant professionnel en 2024 ne remplit pas les conditions fixées par la loi climat et résilience et s'avère donc comme une mesure purement budgétaire.

La répercussion difficile de toute hausse de fiscalité

[Si les articles L 3222-1 et L3222-2](#) prévoient la répercussion des charges de carburant dans les prix de transport, il convient de remarquer que le principe premier qui prévaut est celui de la liberté contractuelle.

Ce n'est qu'à défaut d'accord contractuel qu'il peut être fait référence aux indices du CNR. Mais seul l'indice CNR « gazole professionnel » permet de tenir compte d'une éventuelle hausse de la fiscalité.

En conséquence, et du fait de la pression exercée par les clients du transport sur les prix, toute hausse de la fiscalité ne sera pas forcément répercutée comme elle le devrait.

Ceci est d'autant plus vrai en période économiquement tendue comme c'est le cas actuellement. Les situations de conjoncture et prévisions d'activité s'avèrent fortement négatives. Les défaillances d'entreprises de transport et d'entreposage ont augmenté de plus de 31% au deuxième trimestre 2023.

Une augmentation de la fiscalité malheureusement non isolée.

[La loi climat et résilience a, dans son article 137](#), autorisé le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance « *toute mesure relevant du domaine de la loi permettant aux régions volontaires d'instituer, à compter du 1er janvier 2024, des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition, dans le but de permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières et des externalités négatives de ce mode de transport, à la condition que les voies mises à leur disposition supportent ou soient susceptibles de supporter un report significatif de trafic de véhicules de transport routier de marchandises en provenance de voies où ces véhicules sont soumis à une contribution spécifique.* ».

Il s'agit de l'instauration d'écotaxes régionales

Cette ordonnance a été présentée aux Organisations Professionnelles en juin 2023 et est actuellement examinée par le Conseil d'Etat.

Du fait de l'instauration de la « taxe alsacienne », il apparaît que la Région Grand Est envisage une telle contribution, qui pourrait encore s'étendre à d'autres régions à l'avenir, pénalisant un peu plus les transporteurs.

Enfin, il faut noter que le ministre de l'Economie et des Finances a également annoncé la fin de la fiscalité différenciée du gazole non routier (GNR), également utilisé dans le secteur du transport routier de marchandises pour alimenter des dispositifs auxiliaires, notamment dans le transport sous température dirigée, ou le levage.

Les transporteurs concernés subiront donc une double peine.

La position de la FNTR sur la diminution de la ristourne gazole.

Les conditions pour diminuer cette ristourne en 2024 et donc augmenter la fiscalité des transporteurs ne sont pas réunies, ni au plan européen, ni au plan national concernant l'offre suffisante de véhicules utilisant des énergies alternatives au diesel et stations de distribution associées. La FNTR s'y oppose fermement

Une telle augmentation ne pourrait être envisagée que dans des modalités où la compétitivité des entreprises françaises ne serait pas encore plus dégradée par ces mesures fiscales nationales.

C'est pourquoi toute action sur la fiscalité du carburant ne peut être appréhendée que si la fiscalité d'autres Etats membres suit la même trajectoire.

Il peut s'agir des pays limitrophes ou des pays qui cabotent le plus en France.

A cet égard, on constatera que la moyenne de fiscalité est, dans les deux cas, inférieure à la fiscalité française

Moyenne pays limitrophes (la TICPE professionnelle française est supérieure de 9,36% à la moyenne)

Pays	Droits d'accises sur le gazole (€/hl)	Ristourne	Droits d'accises sur le gazole pro (€/hl)
Italie	61,74	21,42	40,32
France	60,90	15,71	45,19
Belgique	60,02	20,51	39,51
Allemagne	47,04	0,00	47,04
Luxembourg	42,88	0,00	42,88
Espagne	37,90	4,90	33,00
Moyenne	51,75		41,32

Moyenne pays les plus caboteurs en France la TICPE professionnelle française est supérieure de 27,47% à la moyenne)

Pays	Droits d'accises sur le gazole (€/hl)	Ristourne	Droits d'accises sur le gazole pro (€/hl)
Italie	61,74	21,42	40,32
Belgique	60,02	20,51	39,51
Allemagne	47,04	0,00	47,04
Luxembourg	42,88	0,00	42,88
Pays-Bas	41,75	0,00	41,75
Espagne	37,90	4,90	33,00
Portugal	37,07	17,00	20,07
Bulgarie	33,03	0,00	33,03
Roumanie	32,98	0,00	32,98
Pologne	23,90	0,00	23,90
Moyenne	41,83		35,45

Par ailleurs, au regard de l'enjeu majeur et structurant que constitue la transition énergétique du secteur, les seuls transporteurs ne pourront en assumer seul le coût. Il sera inutile de fixer des objectifs si les clients du transport ne les partagent pas.

Une réflexion devra donc être engagée sur l'instauration d'objectifs de décarbonation des transports aux clients des transporteurs.

Faute d'avancer sur ces différents éléments, toute augmentation de la fiscalité sur les transporteurs est contreproductive et inacceptable.

Juillet 2023