

C N S A

Evolution des coûts du gazole  
pour les entreprises de  
transport sanitaire : enjeux et  
axes de réflexion

KPMG Entreprises  
septembre 2005  
Ce rapport contient 11 pages

## **Table des matières**

1	Le contexte	1
1.1	L'évolution du coût du gazole	1
1.2	La structure des coûts	2
2	L'estimation du coût global	3
2.1	Le chiffre d'affaires à retenir	3
2.2	L'estimation du coût	3
3	Les axes de réflexion	5
3.1	La TVA	5
3.2	La taxe sur les salaires	5
3.3	La taxe professionnelle	5
3.4	L'IS	5
3.5	L'indexation sur les prix	6
3.6	La TIPP	6
4	Conclusion	8
5	Annexe : évolution du prix du gazole hors toutes taxes	9

# 1 Le contexte

Compte tenu de l'évolution actuelle du prix des carburants (le cours du baril de pétrole a triplé depuis le début de l'année 2002) et de l'impact significatif de cette évolution sur les résultats et l'activité des entreprises de transport sanitaire, nous avons étudié :

- L'impact de cette hausse du coût du gazole sur la structure du compte de résultat entre 2002 et 2005.
- Les pistes de solution permettant de minorer en tout ou partie l'impact de la hausse des coûts de gazole.

## 1.1 L'évolution du coût du gazole

L'évolution des principales moyennes mensuelles depuis juin 2002 du prix du gazole hors toutes taxes (tableau complet joint en annexe 5.1) est reprise ci-dessous :

	<b>Indice</b>
• Juin 2002	100,00
• Décembre 2002	110,68
• Décembre 2003	103,31
• Décembre 2004	147,20
• Août 2005	188,45

En moyenne annuelle, l'évolution du prix du gazole hors toutes taxes est la suivante :

	<b>Indice</b>
• Année 2002	100,00
• Année 2003	103,70
• Année 2004	123,72
• Année 2005 *	160,03

*(\*) moyenne réalisée sur les 8 premiers mois de l'année*

Pour 2005, l'indice moyen a été calculé sur la base des données connues pour les 8 premiers mois de l'année. Nous avons considéré que l'évolution des prix des carburants sur les 4 derniers mois de l'année ne devrait pas modifier de manière significative cette estimation.

En effet, selon les dernières analyses des experts pétroliers, les cours du baril de pétrole devraient rester élevés pour le 4<sup>ème</sup> trimestre 2005 et pour l'année 2006.

A la lecture de ces résultats, il ressort que le coût du gazole a augmenté de l'ordre de 60 % entre 2002 et 2005, la hausse devenant significative sur les exercices 2004 et 2005.

## 1.2 La structure des coûts

Dans le cadre de l'étude réalisée en septembre 2004 sur 30 entreprises de transport sanitaire, l'analyse économique du compte de résultat (données comptables 2003) faisait ressortir les grands équilibres suivants :

### *Données comptables 2003*

CA	100	Part TAP	40
		Part Ambulance	60
Frais de personnel	65.5		
Coût des véhicules	18.9	Part amortissement et frais financiers	12
		Part Gazole	4.6
Structure	12.5		

L'actualisation partielle de cette étude avec les données comptables 2004 permet de conforter ces équilibres (détail de cette étude jointe en annexe 5.2) :

- Les frais de personnel (salaires et charges sociales) représentent environ 65 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport sanitaire.
- Sur le panel des entreprises observé, la part gazole augmente sensiblement entre 2003 et 2004, passant de 4,6 % à 5,5 % du chiffre d'affaires. La hausse constatée sur les coûts du gazole (soit + 19,5 %) est cohérente avec l'évolution des indices tels qu'ils sont repris dans le paragraphe 1.1 (+ 20 % entre 2003 et 2004).
- La taxe sur les salaires représente environ 1,5 % du chiffre d'affaires.
- La taxe professionnelle représente environ 1 % du chiffre d'affaires.

## 2 L'estimation du coût global

### 2.1 Le chiffre d'affaires à retenir

Les données 2004 transmises par la Caisse Nationale d'Assurances Maladie (CNAM) indiquent que les montants remboursables au titre des prestations « Ambulances » s'élèvent à 923 M€.

Les statistiques à fin juin 2005 transmises par la CNAM indiquent que les montants remboursables au titre des prestations « VSL » s'élèvent à 308 M€ pour 6 mois, soit en année pleine, une estimation à 616 M€.

Pour nos calculs, nous estimons que la part des prestations remboursables par la CNAM représente environ 90 % des prestations réalisées par ces entreprises (Assistances, transports rentrant dans la dotation globale hospitalière).

De ce fait, pour la suite de notre étude, nous pouvons estimer le chiffre d'affaires global à retenir de la manière suivante :

Données 2004	En M€
Prestations « Ambulances » remboursables	923
Prestations « VSL » estimées	616
<b>Sous-total</b>	<b>1.539</b>
Impact autres prestations (10 %)	153
<b>Chiffre d'affaires estimé</b>	<b>1.692</b>

**Nous retiendrons un chiffre d'affaires global de l'ordre de 1.700 M€**

### 2.2 L'estimation du coût

Nous avons vu précédemment que la hausse du coût du gazole entre 2003 et 2005 s'est élevée à 54 % (indices 160,01 / 103,70). La part du gazole dans la structure du compte de résultat des entreprises de transport sanitaire s'élevait à 4,6 % du chiffre d'affaires à fin 2003.

Compte tenu de ces deux éléments, nous pouvons estimer qu'à fin 2005, la part du gazole dans le compte de résultat, représentera environ 7 % du chiffre d'affaires, soit un impact estimé à environ 2,5 points de chiffre d'affaires.

Au niveau de l'ensemble des entreprises de transport sanitaire, l'impact global peut être calculé de la façon suivante :

$$1.700 \text{ M€} \times 2,5 \% = 42,50 \text{ M€}$$

**L'impact annuel de la hausse du coût du gazole peut être estimé dans une fourchette comprise entre 40 et 45 M€**

## **3 Les axes de réflexion**

### **3.1 La TVA**

L'article 261, 4-3° du code général des impôts précise que les activités de transports de malades ou de blessés à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et effectués par les personnes titulaires de l'agrément administratif visé à l'article L. 6312-2 du code la santé publique, sont exonérées de la TVA.

De ce fait, seule l'activité « VSL » est soumise à la TVA. Cette activité représente un chiffre d'affaires estimé sur 2004 à 600 M€ environ.

Selon l'étude menée en septembre 2004 sur les données comptables 2003, et confortée par l'actualisation en cours sur les données comptables 2004, la valeur ajoutée sur ce type d'activité est estimée à 75 % du chiffre d'affaires.

Compte tenu de ces éléments, la TVA nette collectée sur cette activité peut donc être estimée à 24 M€.

### **3.2 La taxe sur les salaires**

Selon l'étude menée en septembre 2004 sur les données comptables 2003, et confortée par l'actualisation en cours sur les données comptables 2004, la part de la taxe sur les salaires représente 1,5 % du chiffre d'affaires environ.

Appliquée à un chiffre d'affaires de 1.700 M€, le coût annuel de la taxe sur les salaires pour l'ensemble des entreprises de transport sanitaire peut être estimé à 25 M€ environ.

### **3.3 La taxe professionnelle**

Selon l'étude menée en septembre 2004 sur les données comptables 2003, et confortée par l'actualisation en cours sur les données comptables 2004, la part de la taxe sur les salaires représente 1 % du chiffre d'affaires environ.

Appliquée à un chiffre d'affaires de 1.700 M€, le coût annuel de la taxe professionnelle pour l'ensemble des entreprises de transport sanitaire peut être estimé à 17 M€ environ.

### **3.4 L'IS**

Compte tenu des particularités fiscales françaises, et, en l'absence d'éléments sur les situations fiscales de chaque entreprise présente sur ce secteur d'activité, il ne nous a pas semblé opportun de calculer des impacts chiffrés tenant compte d'une forte disparité des situations au sein des entreprises.

### 3.5 L'indexation sur les prix

L'accroissement du coût du gazole depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 conduit à un impact de 1,3 points du chiffre d'affaires.

Une neutralisation de cet impact passerait par un accroissement des tarifs de 1,3 %, soit un coût estimé pour l'assurance maladie de 20 M€.

La revalorisation tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2005 tenait pour partie compte de l'évolution des coûts sociaux et des coûts de fonctionnement. Toutefois, l'accroissement de 7 points des coûts n'avait été compensé qu'à hauteur de 4 points. L'accroissement depuis fin 2004 du coût du gazole de 1,3 points amplifie les déficits structurels des entreprises.

L'acceptation de cette revalorisation tarifaire par la CNAM pourrait poser le problème de l'équité de la répartition des ressources entre les professions de santé.

### 3.6 La TIPP

La Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) est perçue sur les volumes et non sur les prix de vente du produit.

Afin de déterminer l'impact de la TIPP supportée par les entreprises de transport sanitaire, il convient d'estimer le nombre de kilomètre parcourus par les véhicules de ces entreprises.

#### 3.6.1. *Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules des entreprises de transport sanitaire*

- Sur les prestations « Ambulances »

Afin de déterminer ce montant, nous nous sommes basés sur les estimations de remboursements CNAM pour chaque prestation « Ambulances » :

- *Sur les forfaits*

A fin 2004, le montant des forfaits remboursables pour les transports sanitaires s'élevait à 414 M€. Chaque prestation est remboursée sur la base d'un forfait moyen d'approche de 50 € par mission et de 5 km par forfait (à l'exception de la région parisienne).

De ce fait, le nombre de kilomètres parcourus pour ce type de prestation est estimé à 40 millions.

- *Sur les indemnités kilométriques variables*

A fin 2004, le montant des indemnités kilométriques variables s'élevait à 278 M€. Compte tenu d'un remboursement de 2 € au kilomètre, le nombre de kilomètres parcourus pour ce type de prestation peut être estimé à 140 millions.

○ *Impact des autres prestations « Ambulances » sur le nombre de kilomètres parcourus*

Nous considérons que les remboursements liés aux kilomètres parcourus par les véhicules des entreprises de transport sanitaire représentent 90 % du nombre total de kilomètres en charge parcourus.

Il convient pour estimer le nombre global de kilomètres parcourus de déterminer le nombre de kilomètres roulés, un rapport de l'ordre de 40 % (kilomètres en charge / kilomètres roulés) peut être retenu.

De ce fait, le nombre global de kilomètres parcourus pour les activités « ambulances » des entreprises de transport sanitaire est estimé à 500 millions environ  $[(139 + 41) / 0,90 / 0,40]$ .

• Sur les prestations « VSL »

Nous prenons pour hypothèse que le chiffre d'affaires de cette activité est constitué à hauteur de 50 % par les indemnités kilométriques, soit un chiffre d'affaires de 308 M€.

L'application du barème kilométrique (0,78 € par km) à ce montant conduit à une estimation de 400 millions de kilomètres parcourus au titre de l'activité « VSL »

• Sur l'ensemble des prestations

Le nombre total estimé de kilomètres parcourus pour l'ensemble des activités (« Ambulances » et « VSL ») s'élève donc à 900 millions.

3.6.2. *Estimation du coût de la TIPP supportée par les entreprises du secteur*

En prenant pour hypothèse que la consommation moyenne d'une ambulance est de 11 litres aux 100 km, et tenant compte d'un nombre de kilomètres parcourus par ces mêmes véhicules de 500 millions annuel, la consommation globale s'élèverait à 55 millions de litres de gazole.

En prenant pour hypothèse que la consommation moyenne d'un VSL est de 8 litres aux 100 km, et tenant compte d'un nombre de kilomètres parcourus par ces mêmes véhicules de 400 millions annuel, la consommation globale s'élèverait à 32 millions de litres de gazole.

Au titre de l'exercice 2005, le montant de la TIPP pour le gazole a été fixé à 0,4169 euro.

La TIPP globale supportée par les entreprises du transport sanitaire est estimée à 36 M€ environ.

## 4 Conclusion

Les principales simulations et leurs impacts en terme de montants sont repris dans ce tableau :

Axes de réflexion	Enjeux estimés
TVA sur les prestations « VSL »	<b>24 M€</b>
Taxe sur les salaires	<b>25 M€</b>
Taxe professionnelle	<b>17 M€</b>
Indexation des prix sur tarifs Gazole 2004	<b>20 M€</b>
TIPP	<b>36 M€</b>

En synthèse, il apparaît que les constats effectués présentent des enjeux économiques importants.

L'application de chacune de ces mesures prise individuellement ne permet pas de compenser en totalité le coût annuel de la hausse du gazole (estimé entre 40 et 45 M€).

D'autre part, certaines mesures sont sujettes à autorisation ou avis auprès de la Commission Européenne. Il s'agit notamment de celle concernant plus particulièrement la TVA. D'autres sont soumises à l'avis de plusieurs ministères ou à un arbitrage gouvernemental (TIPP).

L'indexation des indemnités kilométriques (forfait et individuels) au prix du gazole permettrait de suivre l'évolution des cours des carburants en temps quasi-réel mais pose le problème du financement de la Sécurité Sociale.

Une décision rapide doit être prise, l'avenir du secteur économique en dépend. L'augmentation du coût du gazole de 2,4 points de chiffre d'affaires entre fin 2003 et août 2005 absorbe d'ores et déjà, à elle seule, les résultats des entreprises constatés sur un panel analysé en 2004.

KPMG Entreprises  
 Département de KPMG S.A.



Marc Bassel  
 Associé, Directeur  
 Haute-Normandie Picardie Maritime

## 5 Annexe : évolution du prix du gazole hors toutes taxes

Moy. Mensuelles	Gazole H.T.T.	
	€/litre	Indice
juin-02	0.254	100.00
juil-02	0.248	97.42
août-02	0.256	100.88
sept-02	0.273	107.35
oct-02	0.284	111.78
nov-02	0.264	103.84
déc-02	0.281	110.68
janv-03	0.293	115.44
févr-03	0.322	126.57
mars-03	0.357	140.29
avr-03	0.284	111.92
mai-03	0.245	96.26
juin-03	0.239	94.15
juil-03	0.243	95.57
août-03	0.252	99.22
sept-03	0.246	96.60
oct-03	0.259	101.92
nov-03	0.265	104.43
déc-03	0.263	103.31
janv-04	0.265	104.45
févr-04	0.254	100.03
mars-04	0.281	110.53
avr-04	0.291	114.66
mai-04	0.319	125.32
juin-04	0.301	118.29
juil-04	0.315	123.79
août-04	0.347	136.34
sept-04	0.352	138.64
oct-04	0.396	155.73
nov-04	0.385	151.52
déc-04	0.374	147.20
janv-05	0.354	139.11
févr-05	0.366	144.16
mars-05	0.416	163.60
avr-05	0.429	168.66
mai-05	0.407	159.99
juin-05	0.445	175.04
juil-05	0.467	183.68
août-05	0.479	188.45