

*LA FISCALITE DANS LES TRANSPORTS  
ROUTIERS*

Décembre 1979

DAEI/SES  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

CDAT  
5690

# S O M M A I R E

---

	Pages
INTRODUCTION .....	1
PREMIERE PARTIE : Présentation de la fiscalité actuelle dans les transports routiers .....	2
A Taxes sur l'acquisition d'un véhicule .....	2
1) la taxe sur la valeur ajoutée .....	2
2) les taxes sur les immatriculations .....	2
3) les taxes sur les permis de conduire .....	5
B Taxes liées à la possession d'un véhicule .....	5
1) la taxe différentielle .....	7
2) la taxe spéciale .....	9
3) la taxe sur les véhicules de société .....	9
C Taxes liées à l'usage des véhicules routiers .....	10
1) les taxes sur les produits pétroliers .....	11
a) taxes sur les carburants .....	11
b) taxes sur les lubrifiants .....	12
2) la taxe à l'essieu .....	14
D Montant actuel de la fiscalité dans les transports .....	16
DEUXIEME PARTIE : les problèmes d'harmonisation de la fiscalité ...	17
A Redéfinition des taxes d'usage de l'infrastructure routière .....	17
1) les taxes sur les carburants .....	17
2) la prise en compte de la vignette .....	23
3) la validité des bases du calcul de la taxe à l'essieu .....	26
B La déductibilité de la TVA sur le gasole .....	27
C La réduction du péage autoroutier .....	29
D Répartition optimale de la fiscalité automobile .....	33

CONCLUSION .....	35
------------------	----

ANNEXES

Annexe 1	Produit des taxes spécifiques sur les carburants . en 1978 .....	36
Annexe 2	Pertes de recettes de l'Etat suite à la déductibi- lité de la TVA sur le gasole accordée aux transpor- teurs routiers .....	37
Annexe 3	Couverture du coût marginal social sur autoroutes par des recettes fiscales et tarifaires .....	40

## I N T R O D U C T I O N

La fiscalité dans les transports routiers est extrêmement diversifiée et correspond plus à une accumulation de mesures successives qu'à une réflexion d'ensemble sur son utilité et son efficacité comme moyen d'action conjoncturel ou structurel de l'Etat.

Et pourtant la fiscalité joue un rôle incitatif qui n'est pas négligeable. Ainsi le barème de la vignette a un effet sur la régulation du marché de l'automobile et la structure du parc, celui de la taxe à l'essieu incite les transporteurs à éviter d'utiliser certaines catégories de véhicules, enfin le montant des taxes sur les produits pétroliers induit des restrictions sur les kilométrages parcourus par les automobilistes. De tels exemples sont nombreux.

Cependant la complexification et l'accumulation des taxes sur les transports routiers peuvent conduire à des situations non optimales si l'on ne procède pas à une harmonisation de l'ensemble de la fiscalité.

Enfin, un problème subsiste lorsque l'on parle de fiscalité, c'est celui de définir la frontière entre taxes spécifiques au transport et taxes générales sur la consommation. La position qui sera adoptée est conforme à celle de la Commission des Comptes Transport de la Nation.

L'objet du présent rapport est d'examiner dans un premier temps l'état actuel de la fiscalité dans les transports routiers puis d'analyser l'ensemble des problèmes d'harmonisation et d'actualisation que pose cette fiscalité.

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA FISCALITE ACTUELLE DANS LES  
TRANSPORTS ROUTIERS

La fiscalité dans les transports routiers peut être décomposée en taxes sur l'acquisition des véhicules, taxes sur leur possession et taxes sur leur usage.

A - TAXES SUR L'ACQUISITION D'UN VEHICULE

Il s'agit de la TVA sur les voitures particulières, des taxes sur le permis de conduire et sur les immatriculations. Elles s'interprètent économiquement soit comme le paiement d'un service rendu (délivrance du permis de conduire, enregistrement des immatriculations) soit comme un moyen de régulation du marché dans le cas de la TVA non déductible sur les voitures des particuliers.

1) La taxe sur la valeur ajoutée

La TVA sur les véhicules routiers achetés par les sociétés est déductible par application du principe général de cette taxe. Il ne faut donc pas en tenir compte dans le cas présent. Cependant les acheteurs de voitures particulières neuves (1) sont astreints à payer la TVA - non déductible puisqu'il s'agit d'une consommation finale - au taux majoré de 33,3 %. Le taux normal en France étant de 17,6%, on admet à la Commission des Comptes Transport de la Nation que le différentiel de TVA de 15,7 % représente une taxe sur l'acquisition de voitures particulières, qui est spécifique au secteur du transport.

2) Taxes sur les immatriculations

Aux termes de l'article 968 du Code Général des Impôts les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles et de tous autres véhicules à moteur (cartes grises) donnent lieu au paiement d'une taxe au

---

(1) Les automobiles d'occasion revendues par les professionnels sont assujettis au taux normal de 17,6%.

profit du Trésor d'un montant fixé à 22 F par cheval vapeur à compter du 1er Janvier 1979.

Cette taxe est réduite de moitié pour les véhicules ayant plus de 10 ans d'âge.

Une réduction de moitié, cumulable avec la précédente le cas échéant, s'applique :

- aux véhicules utilitaires d'une charge utile supérieure ou égale à 2T,
- aux tracteurs non agricoles,
- aux motocyclettes.

En dehors de ce tarif normal et des tarifs réduits basés sur la puissance des véhicules, il existe des tarifs fixes indépendants de la puissance.

Le tableau de la page 4 fournit le barème des montants fixes applicables dans certains cas pour la délivrance de cartes grises aux véhicules autres que les motocyclettes.

L'ensemble des taxes auxquelles il vient d'être fait allusion est perçu au profit du budget de l'Etat. Par ailleurs la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions a doté celles-ci de ressources fiscales qui incluent en particulier une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules à moteur.

Cette taxe additionnelle ne peut frapper que les certificats d'immatriculation dont la délivrance donne lieu à la taxe proportionnelle précédente.

Le taux de la taxe est fixé par le Conseil Régional.

./...

Montant du droit fixe pour les certificats  
d'immatriculation de véhicules à moteur  
autres que vélomoteurs

22 F	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Certificats d'immatriculation des véhicules à moteur autres que les vélomoteurs et les bicyclettes à moteur auxiliaire de 50 à 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée, délivrés en cas de changement de domicile, de modification d'état-civil ou de simple changement de dénomination sociale sans création d'un être moral nouveau, de la personne physique ou de la personne morale propriétaire du véhicule.</li> <li>2. Certificats d'immatriculation délivrés au nom d'un époux à la suite du décès de son conjoint pour les véhicules visés ci-dessus.</li> <li>3. Cartes grises délivrées lors de l'immatriculation des véhicules en provenance des territoires de la France d'Outre-Mer, lorsque le transfert est motivé par le changement de domicile du propriétaire du véhicule (1).</li> <li>4. Cartes grises des séries WW.</li> <li>5. Délivrance d'une nouvelle carte grise en cas de changement de locataire pour les véhicules donnés en location par des sociétés de leasing.</li> <li>6. Nouvelles cartes grises délivrées à la suite de l'augmentation du poids total roulant autorisé ou du poids total autorisé en charge.</li> </ol>
33 F	Cartes grises des remorques, tracteurs agricoles et véhicules immatriculés dans la série spéciale TT.
44 F	Cartes grises de la série W

1) Il est précisé que cette mesure de tempérament continue à s'appliquer malgré les changements intervenus dans le statut politique des territoires considérés. Toutefois, en ce qui concerne les véhicules en provenance du Maroc, le bénéfice du droit fixe doit être limité à ceux dont les propriétaires étaient domiciliés dans l'ancienne zone française. La taxe doit être perçue au tarif proportionnel pour l'immatriculation en France ou dans les départements d'Outre-Mer de voitures appartenant à des personnes précédemment domiciliées dans la zone de Tanger.

Le tableau de la page 6 fournit pour l'année 1978 les taux de taxe additionnelle applicables dans les 22 régions de France sous forme de pourcentage de la taxe de base (22 F/CV). Il est bien entendu que cette taxe additionnelle est soumise aux mêmes réductions que la taxe principale.

### 3) Taxes sur les permis de conduire

Il existe tout d'abord un droit d'examen pour l'obtention du permis de conduire qui est de 40 F en 1979 (art. 966 du C.G.I.). Cette taxe peut être considérée comme essentiellement affectée à la couverture des charges de fonctionnement du Service National des Examens du Permis de Conduire (X).

Un droit est également exigible (12 F à compter du 15 janvier 1979) pour la délivrance ou la prorogation de validité des certificats internationaux pour automobiles et des permis internationaux de conduire.

Enfin aux termes de l'article 967 du Code Général des Impôts, la délivrance des permis de conduire certains véhicules donne lieu au paiement d'une taxe qui constitue une ressource des régions. Son tarif est fixé par le Conseil Régional (voir tableau de la page 6).

### B - TAXES LIEES A LA POSSESSION D'UN VEHICULE

Il s'agit essentiellement de la vignette.

Créée en 1956 sur l'initiative de Paul RAMADIER, elle était destinée à alimenter le Fonds National de Solidarité institué au profit des personnes âgées. Elle s'est depuis ce temps perfectionnée et se compose actuellement de trois taxes :

- La taxe différentielle sur les véhicules à moteur (article 1007-a du Code Général des Impôts)

---

(X) Ces recettes fiscales couvrent en général largement les dépenses correspondantes de l'Etat. Ainsi en 1978 le rendement fiscal était de 164 millions de francs alors que la subvention de l'Etat au Service National des Examens du Permis de Conduire était de 111,5 millions.



TAXES ADDITIONNELLES REGIONALES SUR LES PERMIS DE CONDUIRE  
ET CERTIFICATS D'IMMATRICULATION EN 1978

REGION	TAUX		Date d'entrée en service	
	Permis de conduire F	Certificats d'immatriculation (%)		
ALSACE .....	160	30	15 Mars	1978
AQUITAINE .....	100	50	1er Mars	1978
AUVERGNE .....	70	40	1er Mars	1978
BOURGOGNE .....	60	20	1er Mars	1978
BRETAGNE.....	110	90	25 Février	1978
CENTRE .....	120	75	1er Mars	1978
CHAMPAGNE ARDENNES .....	60	65	1er Janvier	1978
CORSE .....	100	50	8 Mars	1978
FRANCHE COMTE .....	100	50	7 Mars	1978
ILE DE FRANCE .....	80	25	15 Janvier	1978
LANGUEDOC ROUSSILLON ...	80	90	1er Mars	1978
LIMOUSIN .....	80	75	1er Mars	1978
LORRAINE .....	60	30	10 Mars	1978
MIDI PYRENEES .....	110	24	1er Mars	1978
NORD PAS-DE-CALAIS .....	110	82,5	1er Mars	1978
BASSE NORMANDIE .....	100	75	15 Février	1978
HAUTE NORMANDIE .....	60	65	25 Février	1978
PAYS DE LOIRE .....	150	60	1er Mars	1978
PICARDIE .....	100	60	1er Janvier	1978
POITOU CHARENTES .....	100	75	1er Mars	1978
PROVENCE ALPES COTE D'AZUR .....	60	10	10 Janvier	1978
RHONE ALPES .....	120	30	27 Mars	1978
GUADELOUPE .....	120	150	2 Mars	1978
GUYANNE .....	70	150	24 Février	1978
MARTINIQUE .....	115	175	13 Février	1978
REUNION .....	130	50	1er Mars	1978

Source : Bulletin Officiel de la Direction Générale des Impôts  
n° 9, 25 et 36 de 1978.

- la taxe spéciale sur les voitures particulières de plus de 16 CV (art. 1007-b du Code Général des Impôts),
- la taxe sur les voitures particulières des sociétés (art. 1010 du Code Général des Impôts).

Tous les véhicules terrestres à moteur immatriculés en France, en Corse et dans les départements d'Outre-Mer sont soumis à la vignette. Il existe cependant des exonérations de paiement qui seront étudiées infra.

### 1) Taxe différentielle

Le barème de cette taxe annuelle s'établit comme suit pour la période allant du 1er décembre 1978 au 30 novembre 1979 :

Date de première mise en circulation	Puissance fiscale des véhicules					
	Jusqu'à 4 CV	de 5 à 7 CV inclus	de 8 à 11 CV incl.	de 12 à 16 CV incl.	Plus de 16 CV	17 CV et au-delà (2)
Postérieure au 1 <sup>er</sup> décembre 1973 ....	F 120	F 200	F 480	F 840		F 1 200
Comprise entre le 2 décembre 1958 et le 1 <sup>er</sup> décembre 1973 inclus ....	60	100	240	420	Voir renvoi (1)	600
Comprise entre le 2 décembre 1953 et le 1 <sup>er</sup> décembre 1958 inclus ....	50	50	50	50		50
Antérieure au 2 décembre 1953	..... Exonération .....					
	(1) Même tarif que pour les véhicules de 17 CV et plus, sauf pour les voitures particulières mises en circulation pour la première fois postérieurement au 1 <sup>er</sup> décembre 1976: 1 800 F. (2) Tarif applicable aux véhicules autres que les voitures particulières.					

Pour les véhicules immatriculés en Corse, les tarifs ci-dessus sont réduits de moitié (art. 1808 C.G.I.).

Source : Transport Lamy page 681

L'article 304 de l'Annexe II du Code Général des Impôts précise la liste des exonérations de la présente taxe à savoir :

./...

- les véhicules diplomatiques,
- les véhicules en transit temporaire (immatriculés TT),
- les véhicules de plus de 25 ans d'âge,
- les véhicules destinés normalement au transport en commun de personnes,
- les véhicules spéciaux (Annexe IV, art 121 V du Code Général des Impôts tels que fourgons funéraires, bennes à ordures ménagères, arroseuses, balayeuses, ambulances, tonnes de vidange, engins de travaux publics dont la conduite sur route est autorisée, camions ateliers, dépanneurs munis d'un engin de lavage, matériel d'incendie automobile, matériel sanitaire automobile, matériel de radio ou de télévision fixé à demeure sur camion ou camionnette, certains véhicules utilitaires, véhicules aménagés spécialement pour le transport du lait, du vin, du bétail et de la viande ne sortant pas des limites de la zone courte à laquelle ils sont rattachés,
- les véhicules spéciaux utilisés par les infirmes et les mutilés,
- les véhicules de tourisme appartenant :
  - . a) aux bénéficiaires des articles 36 et 37 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre,
  - . b) aux pensionnés dont le taux d'invalidité est au moins égal à 80% et qui sont titulaires de la carte d'invalidité portant la mention "Station debout pénible",
  - . c) aux infirmes civils titulaires de la carte prévue aux articles 173 du code de la famille et de l'aide sociale et portant la mention "Station debout pénible",
  - . d) aux aveugles titulaires de la carte prévue aux articles 173 et 174 du code de la famille et de l'aide sociale,
- les véhicules appartenant aux voyageurs de commerce, représentants et placiers titulaires d'une carte d'identité professionnelle délivrée, validée ou renouvelée depuis moins d'un an.

L'article 1009 du Code Général des Impôts ajoute que les véhicules soumis à la taxe à l'essieu sont également exonérés de cette taxe différentielle.

./...

## 2) Taxe spéciale

Cette taxe s'applique aux véhicules de moins de 2 ans d'une puissance fiscale supérieure à 16 CV classés, selon la carte grise, dans la catégorie des voitures particulières, même lorsqu'il s'agit de voitures commerciales. Son montant annuel est de 1 800F. Au-delà de 2 ans d'âge, le tarif est celui de la taxe différentielle précédemment évoquée. L'âge se calcule par rapport au premier jour de la période d'imposition (1er décembre) en fonction de la date de première mise en circulation mentionnée sur la carte grise.

Cette taxe spéciale n'est pas cumulable avec la taxe différentielle. Les exonérations sont sensiblement les mêmes que celles de la précédente taxe sauf en ce qui concerne les véhicules appartenant aux V.R.P. pour lesquels la taxe spéciale s'applique s'ils entrent dans la catégorie des véhicules de plus de 16 CV et de moins de 2 ans d'âge.

Sont cependant dispensés de la taxe spéciale mais soumis à la taxe différentielle les véhicules des entreprises pratiquant la location sans chauffeur et les véhicules de grande remise, c'est-à-dire les voitures de luxe avec chauffeur travaillant au forfait.

## 3) Taxes sur les véhicules de société

Les voitures particulières possédées ou utilisées par les sociétés sont soumises à une taxe annuelle variable du 1er octobre au 30 septembre de l'année suivante qui n'est pas déductible pour l'établissement du montant de l'impôt sur les sociétés et dont le montant est fixé à :

- 2000 F pour les véhicules d'une puissance fiscale au plus égale à 7 CV,
- 2900 F pour les autres véhicules.

Cette taxe est due sans préjudice de la perception des deux taxes précédentes.

Sont passibles de cette taxe les véhicules de société classés, au vu de la carte grise dans la catégorie des voitures particulières âgées au plus de 10 ans au premier jour de la période d'imposition fixée au 1er octobre.

Sont exonérés de la taxe :

- Les véhicules des négociants en automobiles destinés à la vente, à la revente ou à la démonstration,
- les véhicules de location de courte durée (location-vente ou location sans chauffeur),
- les véhicules destinés au transport du public tels que les taxis par exemple,
- les véhicules affectés exclusivement à l'enseignement de la conduite automobile et les voitures de compétition,
- les véhicules utilitaires (camions, camionnettes, fourgonnettes et véhicules spéciaux) et les voitures particulières âgées de plus de 10 ans.

#### C - TAXES LIEES A L'USAGE DES VEHICULES ROUTIERS

Elles se classent en deux catégories :

- les taxes liées à l'usage des infrastructures (taxe à l'essieu, une partie de la taxe intérieure sur les carburants) qui s'interprètent économiquement comme une redevance pour service rendu par l'Etat (usage de l'infrastructure)
- les taxes sur la consommation (TVA sur les produits pétroliers consommés par les véhicules particuliers, une part de la taxe intérieure sur les carburants) dont l'explication économique repose sur la notion de désir tutélaire de l'Etat (par exemple : redistribution des richesses sociales par

prélèvements de taxes sur les objets de consommation de luxe).

Du point de vue de leur nature, les taxes liées à l'usage des véhicules routiers se classent en trois catégories :

- La taxe intérieure sur les produits pétroliers,
- la TVA non déductible sur les produits pétroliers,
- la taxe à l'essieu.

#### 1- Les taxes sur les produits pétroliers

##### a) Taxes sur les carburants

Ainsi que le montre le tableau de la page 13, le prix à la pompe du litre d'essence, de super ou de gasole se décompose en son prix ex-raffinerie, en frais de distribution, en taxes pour l'Institut Français du Pétrole et pour le Fonds de Soutien aux Hydrocarbures, enfin en une taxe intérieure (TIPP) auxquels s'ajoute la taxe sur la valeur ajoutée.

Les Comptes Transports de la Nation font apparaître de la façon suivante le calcul de la part d'impôt sur les carburants, spécifique à l'usage des infrastructures de transport routier. On admet que pour les véhicules utilitaires l'ensemble de la TIPP et de la TVA qui n'est pas déductible sur les produits pétroliers constitue des taxes spécifiques à l'usage des infrastructures.

Pour les véhicules particuliers, on ne retient qu'une fraction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. La fraction retenue correspond au niveau de la taxe sur le gasole par unité d'énergie potentielle. Le supplément ainsi que la TVA sont considérés comme des taxes générales sur la consommation des ménages.

./...

Le détail de ce type de calcul est fourni en annexe 1.

b) Les taxes sur les lubrifiants

Depuis le 1er juillet 1979 il n'existe plus de taxe intérieure sur les lubrifiants. Ceux-ci ne sont soumis qu'à la TVA au taux normal de 17,6%. Il s'agit donc essentiellement d'une taxe générale sur la consommation.

STRUCTURE DES PRIX A PARIS AU 4 AOUT 1979

	ESSENCE AUTO		SUPER		GASOLE	
	F/H1	%	F/H1	%	F/H1	%
Prix ex-raffinerie .	79,59	28,03	86,80	28,46	72,10	36,05
Taxe intérieure ....	135,37	47,67	144,23	47,29	76,12	38,06
Fonds de Soutien ...	1,00	0,35	1,00	0,33	0	0
IFP .....	0,40	0,14	0,40	0,13	0,26	0,13
Distribution .....	25,14	8,85	26,92	8,82	21,59	10,80
PRIX <sup>H</sup> TVA .....	241,5	85,04	259,35	85,03	170,07	85,04
<del>PRIX TTC</del> .....	42,5	14,96	45,65	14,97	29,93	14,96
TVA						
PRIX TTC .....	284	100	305	100	200	100

Source : CPDP



## 2) La taxe à l'essieu

La création de la taxe à l'essieu instituée par la loi n° 67-114 du 21 décembre 1967 correspondait à la volonté de faire payer aux transporteurs de marchandises les dégradations que certaines catégories de véhicules occasionnent à la route. La rapide évolution à partir de 1971 du parc de poids lourds en faveur de véhicules moins agressifs vis-à-vis de la chaussée a montré l'efficacité de cette taxe.

La taxe à l'essieu qui est trimestrielle est assise sur certains véhicules de transport routier de marchandises dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 16T. Le recouvrement en a été confié à la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects à partir de 1971.

Le tarif trimestriel de base de la taxe à l'essieu a été mis en place progressivement de 1971 à 1979 pour certaines catégories de véhicules (véhicules automobiles à deux essieux, ensembles composés d'une semi remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux, remorques). Depuis 1974 tous les tarifs sont restés inchangés (voir tableau de la page 15).

Les véhicules acquittant la taxe à l'essieu sont dispensés de la taxe différentielle (vignette).

Les tarifs de la taxe à l'essieu majorés le cas échéant de 15% lorsqu'il s'agit de véhicules "banalisés" sont réduits de 10% pour les véhicules de transport pour compte propre exploités en location, 20% pour les autres véhicules de transport pour compte propre.

Les tarifs qui en résultent peuvent être réduits de 50% pour les véhicules circulant dans les limites de leur zone courte et de 75% pour ceux utilisant le système mixte rail-route. De plus tout parcours sur autoroute à péage donne droit à une réduction de 5% de la taxe pour chaque tranche entière de 3500 km parcourus par l'ensemble des véhicules d'une même catégorie appartenant au même redevable.

./...

1725 Barème de la taxe applicable en 1979

**BAREME DE LA TAXE A L'ESSIEU  
TRANSPORTS PUBLICS**

**BAREME DE LA TAXE A L'ESSIEU  
TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE**

Catégories de véhicules	Poids total autorisé en charge ou poids total roulant	Tarif plein		Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage				Véhicules banalisés		VÉHICULES EN PROPRIÉTÉ OU FAISANT L'OBJET D'UN CONTRAT DE CRÉDIT-BAIL								VÉHICULES EN LOCATION							
				de la zone de camionnage		de la zone courte		Tarif plein (a)		Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage		Véhicules banalisés		Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage		Véhicules banalisés		Véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage		Véhicules banalisés					
				Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.	Trim.	Journ.
				Tonnes		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Véhicules automobiles à 2 essieux	15 à 16,500	150	4	25	1	50	2	115	4,60	80	3,20	20	0,80	40	1,60	52	3,68	50	3,50	22,50	0,50	45	1,80	101,50	4,14
	16,501 à 17,500	250	14	57,50	3,50	175	7	492,50	16,10	280	11,20	70	2,80	140	5,60	322	12,88	315	12,60	28,75	3,15	157,50	6,30	312,50	14,45
	17,501 à 18,500	750	30	157,50	7,50	375	15	862,50	34,50	600	24	150	6	300	12	690	27,60	675	27	168,75	6,75	337,50	13,50	756,25	31,25
	18,501 à 19	1 250	50	312,50	2,50	625	25	1 457,50	57,50	1 050	40	250	10	500	20	1 150	46	1 125	45	281,25	11,25	562,50	22,50	1 293,75	51,75
Véhicules automobiles à 3 essieux	25,500 à 26	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35	180	7,20	45	1,80	90	3,60	207	8,28	202,50	8,10	50,62	2,62	101,25	4,05	222,07	9,31
	26 à 27,500	350	14	87,50	3,50	175	7	402,50	16,10	280	11,20	70	2,80	140	5,60	322	12,88	315	12,60	28,75	3,15	157,50	6,30	312,50	14,45
	27,501 à 28,500	650	26	162,50	6,50	325	13	747,50	29,90	520	20,80	130	5,20	260	10,40	593	23,92	585	23,40	146,25	5,85	292,50	11,70	622,75	26,31
	28,501 à 29,500	1 150	44	275	11	550	22	1 265	50,60	850	34,00	220	8,80	440	17,60	1 012	40,48	950	39,60	247,50	9,90	495	19,80	1 158,50	45,54
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelé à un tracteur à 2 essieux	29,501 à 30,500	1 650	55	412,50	16,50	825	33	1 897,50	73,90	1 300	52,80	330	13,20	660	26,40	1 518	60,72	1 455	59,40	371,25	14,25	742,50	29,70	1 707,75	64,31
	30,501 à 31,500	2 250	70	562,50	22,50	1 125	45	2 587,50	101,50	1 800	72	450	18	900	36	2 070	82,80	2 025	81	595,25	23,25	1 012,50	40,50	2 575,75	94,15
	31,501 à 31,500	2 400	76	600	24	1 200	48	2 760	110,40	1 920	76,80	480	19,20	960	38,40	2 208	88,32	2 160	87,40	640	24,00	1 280	51,20	2 484	93,36
	31,501 à 32	3 600	124	900	36	1 800	72	4 130	165,60	2 850	115,20	720	28,80	1 440	57,60	3 312	132,48	3 280	129,60	819	32,40	1 630	64,80	5 726	149,04
Ensembles composés d'une semi-remorque à 1 essieu attelé à un tracteur à 3 essieux	31,501 à 32,500	225	9	56,25	2,25	112,50	4,50	258,75	10,35	180	7,20	45	1,80	90	3,60	207	8,28	202,50	8,10	50,62	2,62	101,25	4,05	222,07	9,31
	32,501 à 33,500	350	14	87,50	3,50	175	7	402,50	16,10	280	11,20	70	2,80	140	5,60	322	12,88	315	12,60	28,75	3,15	157,50	6,30	312,50	14,45
	33,501 à 34,500	950	33	237,50	9,50	475	19	1 092,50	43,70	760	30,40	190	7,60	380	15,20	874	34,96	855	34,2	217,25	8,55	437,50	17,10	957,25	39,13
	34,501 à 35	1 100	56	330	14	700	28	1 610	61,40	1 120	44,80	280	11,20	560	22,40	1 258	51,52	1 260	50,40	315	12,60	630	24,30	1 449	57,96
Ensembles composés d'une semi-remorque à 2 essieux attelés par une traie à 2 essieux	31,501 à 31,500	450	16	100	4	200	8	450	18,40	330	12,80	80	3,20	160	6,40	398	14,72	380	14,40	90	3,60	180	7,20	414	16,56
	31,501 à 32,500	850	34	212,50	8,50	425	17	977,50	39,10	682	27,20	170	6,80	340	13,60	782	31,28	765	30,60	191,25	7,65	302,50	12,10	575,75	23,19
	32,501 à 33,500	1 300	52	325	13	650	26	1 495	59,80	1 040	41,60	260	10,40	520	20,80	1 156	47,84	1 170	46,50	292,50	11,70	585	23,40	1 345,50	51,82
	33,501 à 34,500	1 800	72	450	18	900	36	2 070	82,80	1 440	57,60	360	14,40	720	28,80	1 596	63,84	1 560	59,40	371,25	14,25	742,50	29,70	1 707,75	64,31
Tracteur à 2 essieux	17,500 à 18,500	550	22	137,50	5,50	275	11	632,50	25,70	470	17,60	110	4,40	220	8,80	596	20,24	495	19,80	123,75	4,95	247,50	9,90	500,25	20,01
	18,501 à 19	800	32	200	8	400	16	920	36,80	640	25,60	160	6,40	320	12,80	736	29,44	720	28,20	189	7,56	369	14,76	388	15,52
	19 à 20,500	1 250	50	312,50	12,50	625	25	1 437,50	57,50	1 050	40	250	10	500	20	1 150	46	1 125	45	281,25	11,25	562,50	22,50	1 293,75	51,75
	20,501 à 21,500	1 750	70	437,50	17,50	875	35	1 987,50	77,75	1 400	56	350	14	700	28	1 550	62	1 525	57	393,75	15,75	787,50	31,50	1 681,25	65,25
Essai de véhicule avec remorque à 2 essieux	1000 à 102 essieux en ligne	750	30	187,50	7,50	375	15	862,50	34,50	600	24	150	6	300	12	690	27,60	675	27	168,75	6,75	337,50	13,50	756,25	31,25
	1000 à 102 essieux en ligne	325	15	81,25	3,25	162,50	7,50	431,25	17,20	340	12	75	3	150	6	345	13,90	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47
	1000 à 102 essieux en ligne	1 100	40	275	10	550	20	1 150	46	850	32	209	8	400	6	920	36,80	900	36	225	9	450	18	1 035	41,30
	1000 à 102 essieux en ligne	300	12	75	3	150	6	345	13,90	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47
Essai de véhicule avec remorque à 3 essieux	1000 à 102 essieux en ligne	1 100	40	275	10	550	20	1 150	46	850	32	209	8	400	6	920	36,80	900	36	225	9	450	18	1 035	41,30
	1000 à 102 essieux en ligne	300	12	75	3	150	6	345	13,90	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47
	1000 à 102 essieux en ligne	1 100	40	275	10	550	20	1 150	46	850	32	209	8	400	6	920	36,80	900	36	225	9	450	18	1 035	41,30
	1000 à 102 essieux en ligne	300	12	75	3	150	6	345	13,90	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47	337,50	13,50	81,57	3,37	163,75	6,75	337,12	13,47

1. Valeurs en francs

2. Tarif plein pour les véhicules ne sortant pas de la zone de camionnage

3. Tarif plein que pour les véhicules, en propriété ou en location, ne sortant pas de la zone de camionnage

Le calcul de la taxe à l'essieu reflète deux réalités économiques.

D'une part le montant relatif de la taxe entre les catégories reflète la plus ou moins grande agressivité du véhicule vis-à-vis de la chaussée. D'autre part pour une catégorie déterminée le montant absolu de la taxe tente de se rapprocher de la différence entre les recettes d'une tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal social et le montant des taxes sur le carburant (taxe intérieure + TVA sur le gasole) considérées comme spécifiques au transport.

#### D - MONTANT ACTUEL DE LA FISCALITE DANS LES TRANSPORTS

Le tableau ci-dessous fournit pour l'année 1977 ainsi qu'en estimation pour 1978 et 1979 le produit des taxes spécifiques au transport routier.

	1977	1978	1979
Millions de Francs			
- Cartes grises - permis de conduire .....	880	900	1 075
- Taxes additionnelles au profit des régions .....	300	350	400
- Majoration du taux de TVA sur les voitures particulières .....	5 760	6 000	6 600
- Vignette .....	3 266	4 550	4 570
- Voitures de société .....	780	800	770
- Taxe à l'essieu .....	360	370	380
- Taxe intérieure sur les carburants et lubrifiants et incidence de la TVA sur cette taxe .....	33 500	41 900	49 150

Source : G.S.C.A.

Il faut noter que ces chiffres ne prennent pas en compte l'incidence de la TVA sur le prix de revient des carburants, qui est considérée comme une taxe sur la consommation.

## DEUXIEME PARTIE : LES PROBLEMES D'HARMONISATION DE LA FISCALITE

Dans la mesure où l'Etat prend conscience du rôle économique que peut jouer la fiscalité soit pour orienter le choix des consommateurs vers l'optimum social, soit pour faire payer à l'utilisateur un service qu'il lui rend, il convient d'examiner les problèmes que pose l'harmonisation des différentes taxes conformément aux deux objectifs qui viennent d'être énoncés.

Les problèmes fiscaux qui vont être analysés dans le présent document sont de quatre types :

- 1) La redéfinition des taxes d'usage de l'infrastructure,
- 2) La déductibilité de la TVA sur le gasole par les transporteurs routiers de marchandises,
- 3) Le dilemme entre l'utilisation optimale du réseau autoroutier et son financement,
- 4) La meilleure fiscalité automobile dans le cadre de la recherche d'économies d'énergie.

### A - REDEFINITION DES TAXES D'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

#### 1) Les taxes sur les carburants

Les taxes spécifiques à l'usage des infrastructures de transport telles qu'elles ont été présentées dans la première partie ont été définies à une époque où les préoccupations du gouvernement en matière d'économie d'énergie n'étaient pas premières.

Depuis lors, les chocs pétroliers de 1974 et 1979 font que l'Etat est amené à intervenir pour faire modifier le comportement des usagers et les orienter vers des choix plus conformes à l'intérêt national.

./...

Or la plus forte part de la fiscalité spécifique à l'usage des infrastructures de transport provient des taxes sur les carburants. Il convient donc de revoir la philosophie présidant à l'élaboration de cette fiscalité spécifique sur les carburants.

Du point de vue de la théorie économique, le prix de l'énergie se décompose en les éléments suivants :

- 1- Un coût marginal d'extraction,
- 2- une rente du producteur permettant d'exploiter de manière optimale ses ressources naturelles, soit  $p - \pi$  où  $p$  est le prix de vente optimal du pétrole brut,
- 3- un coût marginal de transformation en raffinerie  $c$
- 4- les frais de distribution,
- 5- un coût marginal externe  $T$  lié au risque dans l'approvisionnement pétrolier, c'est-à-dire aux incertitudes sur le prix des importations, à la contrainte d'équilibre de la balance des paiements, au risque sur l'environnement que provoquerait l'utilisation du nucléaire.

L'évaluation des coûts marginaux d'extraction et de transformation ne pose pas de problèmes particuliers.

La rente du producteur, c'est-à-dire l'écart entre le prix de vente de l'énergie brute et son coût marginal d'extraction est, à l'optimum économique, constant en valeur actualisée

$$(p - \pi) e^{-it} = k \quad \text{(*)}$$

La constante  $k$  dépend du taux d'actualisation  $i$ , de la consommation prévue  $R$  des ressources et de la durée  $T$  du programme associé à cette consommation. Le prix de vente optimal des ressources du producteur à quantité de réserves données résulte donc d'un arbitrage entre le niveau de vie et la durée des réserves.

La somme des prix de vente de l'énergie brute et du coût marginal de transformation en raffinerie  $c$  constitue le prix de départ ex-raf-

---

(\*) Théorie des ressources naturelles non renouvelables par J. DESROUSSEAUX  
Note ronéotypée du CNRS.

finerie. Celui-ci additionné des frais de distribution forme le prix de revient du produit pétrolier considéré (essence, fuel oil, gasole...).

Sur ce prix de revient viennent se greffer des taxes qui sont la traduction fiscale du coût externe que ne peut prendre en compte le marché.

En internalisant les effets externes macroéconomiques, géopolitiques et technologiques, on aboutit à un prix de l'énergie appelé prix fictif. Il peut être calculé soit théoriquement comme variable duale d'un système de contraintes dans un modèle macroéconomique d'optimisation, soit empiriquement en révélant les préférences de l'Etat par comparaison des niveaux de taxes actuels sur les produits pétroliers dans divers secteurs économiques.

C'est cette dernière méthode que l'on utilise dans le présent document.

Le tableau de la page 20 indique le calcul de la taxe intérieure sur divers produits pétroliers, rapportée à la thermie. On ne peut en effet comparer le niveau de taxation sur les produits pétroliers qu'à pouvoir énergétique équivalent. Par ailleurs on a délibérément considéré que les taxes FSH et IFP représentaient des redevances spécifiques entièrement affectables.

Le tableau de la page 21... indique pour sa part les consommations des principaux produits pétroliers par secteur économique en 1978. Les taxes sur ces produits sont évaluées au 4 août 1979.

Des deux tableaux précédents se dégagent les conclusions suivantes :

- La taxe intérieure sur le fuel lourd est nulle, quel que soit le secteur d'utilisation,

	Essence auto (1)	Super-carburant (1)	Gasole (1)	Fuel-oil domestique (1)	Carbu-réacteur (2)	Essence aviation (2)	Fuel lourd n°2 ordinaire (2)	Fuel léger (3)
Taxe intérieure c/l ..	135,37	144,23	76,12	14,11	4,66	95,17	0	0
Fonds de soutien aux hydrocarbures c/l.....	1,00	1,00	0	0	0	0,08	0	2F/T
Redevances IFP c/l ...	0,4	0,4	0,26	0,39	0	0	0,8 F/T	1,25 F/T
TVA c/l .....	42,5	45,65	29,93	17,82	12,75	34,99	98,1 F/T	112,7 F/T
Pouvoir calorifique thermies/kg .....	11	11	10,3	10,3	10,2	11	9,6	10,0
Masse volumique à 15° g/cm3 .....	0,72	0,75	0,84	0,84	0,79	0,73	0,97	0,91
Taxe intérieure c/thermie .....	17,09	17,48	8,80	1,63	0,58	11,85	0	0
Différence entre la taxe intérieure du produit et celle du F.O.D. c/thermie .....	15,46	15,85	7,17	0	- 1,05	10,22	- 1,63	- 1,63
Même différence rapportée en c/l .....	122,44	130,76	62,03	0	- 8,46	82,07	- 15,18	- 14,83

1) Données au 04.08.79

2) Données au 01.10.79

3) Le fuel léger n'existe plus depuis le 1er juillet 1979. Les chiffres fournis sont ceux du barème officiel du Bulletin des Douanes au 1er octobre 1979.

VENTILATION ESTIMEE DES PRODUITS PETROLIERS ENTRE LES PRINCIPAUX  
SECTEURS D'UTILISATION POUR 1978 ET NIVEAU DE TAXE INTERIEURE SUR CES PRODUITS AU SECOND SEMESTRE 1979

	Essence 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (1)	Taxe Intérieure c/thermie	Gasole 10 <sup>5</sup> m <sup>3</sup>	Taxe Intérieure c/thermie	Fuel domestique 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Taxe Intérieure c/thermie	Fuel Léger 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (6)	Taxe intérieure c/thermie	Fuel Lourd N°2 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Taxe Intérieure c/thermie	Carburacteur 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Taxe Intérieure C/thermie
TRANSPORT .....	17 375		9 390		734		83,2		3 327		2 270	
Transports routiers .....	17 333	17,09 ou 17,48 (4)	8 225	8,80	-	-	-	-	-	-	-	-
Transports Maritimes (bateaux (pêche, cabotage)..... de haute mer (soutes) .....	5 - -	0 - -	401 764*	0 0	- -	- -	0,2 # -	0 -	6 3 911	0 0	- -	- -
Transports ferroviaires ....	-	-	-	-	531	1,63	83	0	7	0	-	-
Transports aériens .....	32 + 5*	11,85 ou 0	-	-	-	-	-	-	-	-	403 + 1 867 #	0,59 ou 0
Transports fluviaux .....	-	-	-	-	203	1,63	-	-	3	0	-	-
AGRICULTURE												
Tracteurs et matériel agricole	100	3,15 (5)	-	-	2 400	1,63	17	0	326	0	-	-
SECTEURS DOMESTIQUES INDUSTRIELS	12 (2)	17,09 ou 17,48 (4)	-	-	23 826	1,63	255	0	2 053	0	-	-
INDUSTRIE ET DIVERS	193		18		5 366		228		26 312			
Centrales PDP et C.d. F.....	-	-	-	-	27,2 (7)	1,63	29,8 (7)	0	10 792	0	-	-
Autres utilisations .....	193	17,09 ou 17,48 (4)	18* (3)	0	5 324,8* + 12*	1,63 ou 0	197,9 + 0,3 #	0	15 520	0	-	-

(1) Il s'agit d'essence auto, de supercarburant et d'essence aviation

(2) Il s'agit de produits consommés dans les navires de plaisance, les tondeuses à gazon, etc.

(3) Il s'agit de consommation des engins portuaires

(4) Selon qu'il s'agisse d'essence-auto ou de supercarburant.

(5) Côtaxe de 129,81 c/l (Loi de Finances 1979) se décomposant en 110,38 de dégrèvement sur la taxe intérieure et 19,43 c/l du à l'incidence de la TVA;

(6) Le fuel léger n'existe plus depuis le 1er Juillet 1979.

(7) On a supposé que les 6,2 milliers de tonnes de fuel non lourd consommés par C d F étaient répartis également entre FCD et FOL.

NOTA : # Fait référence aux quantités vendues sur le marché sous douane, et \* au marché intérieur en quantité.



- le gasole et le fuel domestique qui offrent les mêmes caractéristiques techniques sont taxés différemment.

Or ce sont essentiellement les transporteurs routiers qui acquittent les taxes sur le gasole qui sont plus fortes que celles sur le fuel domestique.

- le secteur de l'agriculture est soumis à un régime spécial de dégrèvement fiscal,
- le carburéacteur est taxé lorsqu'il est utilisé sur les vols intérieurs, à un taux d'ailleurs très faible par comparaison avec les carburants des autres modes de transport.

Il devient alors possible d'évaluer le prix fictif révélé de l'énergie.

Si l'on prend comme référence la taxe sur le fuel lourd, le prix fictif de l'énergie devient égal à son prix de revient.

Si l'on pense que la taxe sur le fuel lourd est sous-estimée parce-que l'Etat ne cherche pas à imposer ce produit utilisé principalement par l'industrie comme consommation intermédiaire, il faut alors trouver un autre produit de référence : le fuel domestique, par exemple.

Celui-ci peut paraître neutre, car il est utilisé par tous les secteurs économiques et offre peu de dérogations fiscales. Par ailleurs il est à la fois utilisé comme consommation intermédiaire dans l'industrie, l'agriculture et le transport et comme consommation finale des ménages pour le chauffage.

On arrive donc au résultat suivant : la fiscalité plancher sur les produits pétroliers est celle s'appliquant au fuel domestique, soit 1,63 c/thermie au 4 août 1979.

./...

L'excédent de fiscalité sur l'essence-auto, le supercarburant et le gasole représente une recette spécifique liée à l'usage des infrastructures de transport routier (cf. schéma page 24).

Dans ces conditions on peut admettre que les usagers de la voiture particulière acquittent sur l'essence-auto 122,44 c/l de taxes et sur le supercarburant 130,76 c/l, taxes qui sont spécifiquement liées à l'usage des infrastructures routières.

Quant aux transporteurs routiers de marchandises, il faut ajouter aux 62,03 c/l de taxe intérieure sur le gasole, spécifique à l'usage des infrastructures routières, la TVA sur le gasole de 29,93 c/l qui n'est pas déductible, soit au total 91,96 c/l.

Le tableau de la page 25 retrace les taxes sur les carburants spécifiques à l'usage des infrastructures routières que doivent acquitter les véhicules particuliers et les utilitaires dans le cadre de la convention actuelle de la Commission des Comptes Transport de la Nation et dans le nouveau cadre proposé.

## 2) La prise en compte de la vignette

Actuellement la vignette est classée comme une taxe sur la possession d'un véhicule. Or elle ne s'applique pas à tous les véhicules de transport de marchandises, puisque ceux soumis à la taxe à l'essieu en sont exonérés.

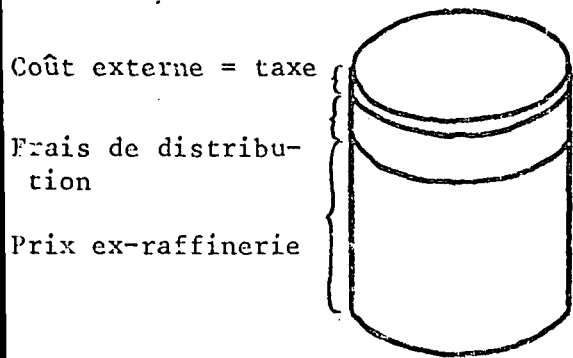
Par ailleurs les taxes sur l'usage des infrastructures sont calculées économiquement de façon à faire payer à chaque véhicule le coût marginal social qu'il cause à la collectivité.

./...

STRUCTURE DES PRIX HORS T.V.A.

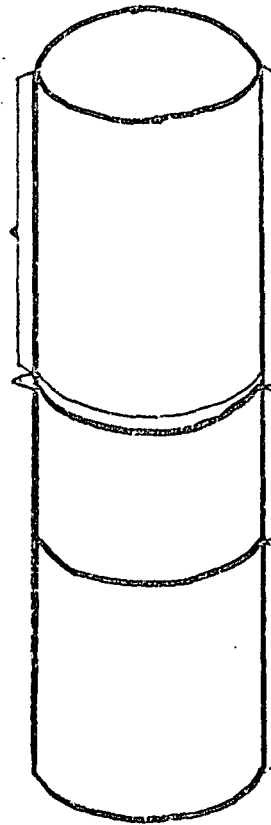
Fuel oil domestique

Essence



Taxe liée à l'usage des infrastructures routières

Coût externe



Taxe

Frais de distribution

Prix ex-raffinerie

PART DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS CONSIDEREE  
 COMME SPECIFIQUE A L'USAGE DES INFRASTRUCTURES  
 ROUTIERES AU 4 AOUT 1979

---

	Essence c/l	Super c/l	Gasole c/l
<u>Convention actuelle</u>			
Véhicules parti- culiers .....	51,00	56,33	76,12
Véhicules utili- taires .....	177,87	189,88	106,05
<u>Convention proposée</u>			
Véhicules parti- culiers * .....	122,44	130,76	62,03
Véhicules uti- litaires .....	164,94	176,91	91,96

\* Il est en fait possible et certainement souhaitable de considérer qu'une partie de la taxe représente un impôt sur la consommation.

Du point de vue du coût pour les transporteurs, la vignette ne se substitue donc pas à la taxe à l'essieu mais s'ajoute ou non, selon les catégories, à la tarification de l'usage des infrastructures.

De façon à harmoniser la fiscalité sur les véhicules routiers de marchandises, il conviendrait donc, soit de supprimer les taxes sur la possession, auquel cas la vignette bien qu'assise sur la puissance du véhicule serait considérée comme une taxe d'usage de l'infrastructure, soit de l'imposer à tous les véhicules, auquel cas il faudrait considérer une part de la taxe à l'essieu comme taxe sur la possession du véhicule.

D'un point de vue économique la première solution semble la meilleure car toute taxation des consommations intermédiaires (en l'occurrence le véhicule, comme moyen de production des transporteurs routiers de marchandises,) constitue une entrave aux mécanismes régulateurs du marché.

### 3) La validité des bases du calcul de la taxe à l'essieu

Deux problèmes se posent présentement quant au calcul de la taxe à l'essieu.

Le premier concerne l'incohérence entre le barème de la vignette et celui de la taxe à l'essieu. L'apparition et le développement des semi-remorques tridem en France en sont pour une large part la conséquence.\* En effet elles sont apparues après la mise en place de la taxe à l'essieu et se placent hors du champ d'application de cette taxe. Elles ne sont donc soumises qu'à la vignette dont le montant est nettement plus faible que celui de la taxe à l'essieu acquitté par des véhicules de PTAC identique. (5.200 F par an pour une semi-remorque à deux essieux de 38 T de PTAC contre 1.200 F pour des poids lourds neufs de plus de 17 CV de puissance fiscale). Or selon toute vraisemblance, ces semi-remorques tridem soumettent les chaussées à une rude épreuve d'arrachement dans les courbes.

./...

\* La semi-remorque tridem présente également des avantages autres que fiscaux. Pour les transporteurs internationaux, elle offre à la frontière une plus grande facilité de pénétration dans les pays étrangers pour lesquels la réglementation sur la charge à l'essieu est plus stricte. De plus l'utilisation sur le tridem de pneus simples plutôt que jumelés permet un plus grand écartement de la voie des essieux assurant une meilleure stabilisation de l'ensemble. Enfin, la sécurité est renforcée par la présence de six freins au lieu de quatre sur le tandem classique. (un frein par roue).

Il devient donc urgent de revoir le champ d'application du barème de la taxe à l'essieu d'une part, et la cohérence des tarifs de la vignette et de la taxe à l'essieu d'autre part.

Le second problème a trait au rapport des taxes à l'essieu entre véhicules. Ce rapport est actuellement fondé sur le ratio des charges statiques. Il ne prend donc pas en considération le fait que pour une même charge statique, l'agression d'un véhicule vis-à-vis de la chaussée peut être considérablement réduite selon la solution de suspension retenue ou selon le type de pneus utilisés (les pneus à jante large sont moins néfastes pour la chaussée que les pneus jumelés). Il faudrait donc analyser plus en détail l'effet réel d'usure sur les chaussées des silhouettes existantes. Une telle étude est entreprise au SETRA mais il ne semble pas pour l'instant que des conclusions évidentes apparaissent en ce qui concerne les silhouettes de poids lourds actuelles.

#### B - LA DEDUCTIBILITE DE LA TVA SUR LE GASOLE.

D'une manière générale, la TVA sur les produits pétroliers n'est pas, actuellement, déductible par les transporteurs, en contradiction avec le principe même de la taxe.

Accorder la déductibilité de la TVA sur le gasole aux transporteurs routiers conduit, en abaissant la pression fiscale sur ceux-ci, à baisser leur prix de revient et donc à les rendre plus compétitifs vis à vis d'autres modes de transport, en particulier du rail.

Cependant, dans la phase actuelle de tarification des divers modes de transports terrestres de marchandises au coût marginal social, une baisse de pression fiscale pour les transporteurs routiers n'est envisageable que si effectivement les recettes fiscales acquittées par ceux-ci dépassent leur coût marginal social. Or, une actualisation pour l'année 1977 du rapport LAVAL sur la tarification de l'usage des infrastructures a montré qu'en 1977 globalement on se situait autour de l'équilibre, mais que la catégorie des véhicules soumis à la taxe à l'essieu était légèrement sous-taxée.

Etant donné que les recettes fiscales pour l'usage des infrastructures des poids lourds de charge utile supérieure à trois tonnes résultent de la perception de trois taxes (la taxe intérieure sur le gasole, la TVA non déductible sur le gasole et la taxe à l'essieu), le fait de rendre déductible la TVA sur le gasole devra se traduire par une hausse équivalente du montant, soit de la taxe intérieure sur le gasole, soit de la taxe à l'essieu de façon à maintenir l'équilibre précédent. Cette hausse devra même être supérieure si l'on cherche à maintenir les recettes fiscales de l'Etat inchangées. (voir Annexe 2).

Dans le contexte actuel de recherche d'économies d'énergie il est plus souhaitable de faire porter la hausse sur la taxe intérieure que sur la taxe à l'essieu, ceci d'autant plus que cet effet jouerait comme un frein à l'expansion du parc de véhicules particuliers à moteur diesel ainsi que le soulignait le rapport GUILLAUMAT.

En effet, l'idée était la suivante : compte tenu du plus faible prix en France du gasole par rapport à l'essence ou au supercarburant, le parc de voitures particulières a tendance à se dieséliser très rapidement : en 1978, 1450 milliers de M<sup>3</sup> de gasole ont été consommés par des voitures particulières contre 1170 milliers en 1977 et 700 milliers en 1974. Ce phénomène crée des pertes fiscales importantes pour l'Etat, qui ne sont que faiblement compensées par les économies d'énergie que procure cette diesélisation du parc. La proposition que formulait le rapport visait donc, sans alourdir la pression fiscale sur les transporteurs routiers, à taxer plus lourdement les consommateurs finals que sont les détenteurs de voitures particulières.

Si cette proposition de déductibilité de la TVA est justifiée du point de vue économique, elle a rencontré l'opposition du service de législation fiscale du Ministère des Finances du point de vue de la politique et de la technique fiscale, ainsi que le précisait le rapport d'un groupe de travail du Commissariat Général au Plan de Décembre 1978.

./...

### C - LA REDUCTION DU PEAGE AUTOROUTIER.

La décision de construire un système autoroutier répond soit à des critères de rentabilité économique pure, soit à des critères d'aménagement du territoire. En tout état de cause, la construction de l'autoroute étant réalisée, celle-ci doit être considérée comme une richesse naturelle et donc exploitée comme telle. Ceci signifie en particulier que son utilisation sera optimale si la tarification de son usage se fait au coût marginal social.

Or, l'on constate en France que, pour des raisons d'équilibre financier, l'usage du réseau autoroutier concédé est soumis à un péage. Ce péage est d'ailleurs en partie récupéré par le remboursement de 5 p. 100 du montant de la taxe à l'essieu pour chaque tranche entière de 3.500 km parcourus par l'ensemble des véhicules d'une même catégorie appartenant au même redevable.

Malgré cela, la tarification de l'usage des infrastructures autoroutières pour les transporteurs de marchandises est supérieure à ce que donnerait une tarification au coût marginal social. Le tableau de la page 30 fournit les recettes kilométriques fiscales et para-fiscales acquittées par les catégories de poids lourds les plus nombreuses (19 T, 21 et 38 T de PTAC). Le péage considéré est celui existant sur l'autoroute PARIS-LILLE actuellement.

Il est montré en annexe 3 que les seules recettes devant couvrir le coût marginal social sur les autoroutes sont les taxes sur le gasole et les péages nets des remboursements de l'Etat.

De la comparaison des recettes fiscales et parafiscales sur routes et autoroutes (voir graphique p 31 ) il est possible de constater que les recettes kilométriques perçues sur les autoroutes sont nettement supérieures à celles perçues sur les routes. Or, on peut admettre, en se fondant sur la réactualisation du rapport LAVAL pour l'année 1977 et sur l'augmentation des taxes sur le gasole au cours des années 1978 et 1979, que les recettes fiscales sur le réseau national routier couvrent à peu près le coût marginal social.



EXEMPLE DE CALCUL DE LA FISCALITE ET PARAFISCALITE SUR ROUTES ET AUTOROUTES

	CAMION DE 19 T	ENSEMBLE DE 21 T	ENSEMBLE DE 38 T
Consommation spécifique 1/100 km	33,3	33,7	44,8
Part spécifique à la route de la taxe intérieure sur le gasole + TVA c/l (1)	91,96	91,96	91,96
Taxe sur les carburants spécifiques au transport c/km	30,6	31	41,2
Taxe à l'essieu annuelle F	5000	0	5200
Parcours annuel moyen sur routes km (2)	80000	80000	80000
Taxe à l'essieu annuelle kilométrique c/km	6,25	0	6,5
Parcours annuel moyen total (enquête DTT 1977) km	92066	93875	113350
Remboursement de la taxe pour parcours sur autoroutes c/km	7,1	0	7,4
Péage autoroutier sur l'axe PARIS-LILLE c/km (3)	22,4	28,2	28,2
Total fiscalité sur route nationale c/km	36,85	31	47,7
Total fiscalité sur autoroute c/km	45,9	59,2	62

(1) Au 4 Août 1979 (voir page 25)

(2) Valeur prise en compte dans l'établissement de la taxe à l'essieu pour des véhicules circulant en zone longue avec une licence A

(3) Le péage kilométrique est calculé au 1er Décembre 1979 sur la distance pour laquelle il n'est pas possible de rouler sans être soumis obligatoirement à un péage, soit 154 km.

ROUTES  
NATIONALES

AUTOROUTE (Paris-Lille)

31...

30,6 c/km Taxes gasole
6,25 c/km

Camion de 19 T

Taxe à l'essieu

30,6 c/km Taxes Gasole
22,4 c/km  Péage

Remboursement

7,1 c/km
----------

31 c/km Taxes Gasole
----------------------------

Ensemble de 21 T

31c/km Taxes gasole
28,2 c/km péage

41,2 c/km  Taxes gasole
6,5 c/km

Ensemble de 38 T

41,2 c/km  Taxes gasole
28,2 c/km Péage

Remboursement

7,4 c/km
----------

Par ailleurs, il est clair que le coût marginal social sur autoroutes, s'il n'a pas encore été évalué, est vraisemblablement inférieur à celui sur route car d'une part les dépenses marginales de maintenance au kilomètre, n'y sont pas beaucoup plus élevés, et d'autre part, les coûts externes (congestion, sécurité) y sont beaucoup plus faibles.

En conclusion, il en résulte une surtarification du réseau autoroutier pour les transporteurs.

La véritable justification d'une telle situation, mis à part le fait que l'autoroute offre par rapport au réseau de routes nationales une qualité de service supérieure en termes de temps, de sécurité et de confort de conduite, tient au système de gestion des autoroutes concédées, qui relève de l'équilibre budgétaire. Il convient par conséquent de demander une contribution pour charges d'infrastructures aux utilisateurs qu'ils soient conducteurs de voitures particulières ou transporteurs routiers.

Cependant, cette surtarification n'est pas conforme à l'intérêt collectif car elle entraîne une sous-utilisation des autoroutes, alors que ce réseau présente des avantages certains pour la collectivité. Ces avantages sont liés à la décongestion, à l'amélioration de la sécurité sur le réseau concurrent, à la diminution de la gêne pour les riverains et enfin, à une plus faible consommation spécifique d'énergie, toutes choses étant égales par ailleurs. A ce propos, il convient en outre de souligner que la perception de péages sur les autoroutes est génératrice de surconsommations de carburant pour deux raisons.

D'une part, l'arrêt, rendu obligatoire par la présence d'au moins deux postes de péage (un à l'entrée et un à la sortie) constitue une perte d'énergie cinétique pour les véhicules. Rappelons que la remise en vitesse à 80 km/h d'un ensemble articulé de 38 T de PTR nécessite la consommation d'1 litre de gasole.

./...

Et d'autre part, du fait du coût élevé d'installation et de maintenance des postes de péage, le nombre de raccordements au réseau routier est limité. Un tel état de choses crée des allongements de parcours générateurs de surconsommations de gasole.

Il devient donc opportun de revoir la présente situation.

#### D - REPARTITION OPTIMALE DE LA FISCALITE AUTOMOBILE,

La fiscalité automobile, ainsi qu'elle a été décrite dans la première partie, se compose d'une part, de taxes liées à l'acquisition et à la possession d'un véhicule et d'autre part, de taxes liées à son usage.

Le problème qui est posé est de rechercher une répartition relative de ces taxes qui soit optimale du point de vue d'un objectif d'économies d'énergie, compte tenu des contraintes sur la pression fiscale qui devra être maintenue constante et sur l'activité économique dont il faut éviter la récession.

Mais avant de parler d'optimum, il faut connaître la nature des effets liés aux variations de ces taxes.

En ce qui concerne les taxes liées à l'acquisition d'un véhicule, une note (\*) de la Direction de la Prévision en date du 26 Juin 1974, précisait que leur manipulation était mieux adaptée à la régulation conjoncturelle du marché de l'automobile qu'à la maîtrise du parc global.

Il est cependant possible en jouant sur les taxes d'immatriculation d'orienter l'évolution du parc dans le sens des désirs tutélaires de l'Etat à savoir, par exemple la recherche d'économies d'énergie, l'amélioration de la sécurité des véhicules, la lutte contre les nuisances de toutes sortes. En effet, des incitations fiscales jointes à une réglementation technique sont encore le meilleur moyen d'arriver rapidement à une modification des normes améliorant le parc.

./...

---

(\*) Note sur la fiscalité automobile, DP, DETE, 26 Juin 1974

Les taxes sur la possession (vignette) sont également des armes extrêmement efficaces pour contrôler à la fois la taille du parc et sa structure de consommation spécifique d'énergie (forte taxation des grosses cylindrées).

Enfin les taxes liées à l'usage des véhicules, c'est à dire essentiellement les taxes sur les carburants ont une influence sur le kilométrage qui peut être mesurée par l'élasticité de la consommation totale de carburant aux prix, élasticité qui est environ de - 0,3.

Compte-tenu des différents effets qui viennent d'être exposés, une recherche d'économies d'énergie pourrait passer par une plus forte taxation de l'usage des véhicules en contrepartie, par exemple, d'une baisse de la TVA sur l'achat de véhicules neufs de faible cylindrée. Il est cependant bien difficile de mesurer toutes les conséquences macro-économiques de telles mesures.

La relance du secteur automobile qui en résulterait n'annulerait-elle pas; par une augmentation du montant des importations nécessitées par ce secteur, les gains en devises obtenus sur les achats de pétrole ? Une analyse plus détaillée des effets directs et indirects de telles mesures semble nécessaire avant toute décision.

./...

CONCLUSION.

La fiscalité automobile, de par sa diversité, offre de multiples possibilités pour orienter le choix des usagers vers l'optimum social. Cependant, fruit de l'histoire du développement automobile, elle mériterait d'être repensée dans son ensemble et donc harmonisée de façon à répondre d'une part, à un souci d'efficacité économique globale, d'autre part, aux préoccupations actuelles de la collectivité en matière de sécurité, d'économies d'énergie, d'emploi et de lutte contre les nuisances.

En particulier, un certain nombre de réformes devient nécessaire: elles concernent l'harmonisation pour les poids lourds des régimes de la vignette et de la taxe à l'essieu, la déductibilité de la TVA sur le gasole, la réduction du péage autoroutier.

D'autres mesures doivent être étudiées telles la prise en compte d'un prix fictif de l'énergie dans la définition des taxes d'usages de l'infrastructure routière, le fondement de la taxe à l'essieu sur la charge dynamique et non statique des véhicules, enfin la "meilleure" répartition des taxes sur l'automobile.

A N N E X E 1

PRODUIT DES TAXES SPECIFIQUES SUR LES CARBURANTS EN 1978

	ESSENCE	SUPER	GASOLE
Quantités consommées (M) (milliers de m <sup>3</sup> )	4 048	18 695	9 861
Part des voitures particulières (M) (milliers de m <sup>3</sup> ) .....(1)	3 336	15 407	1 450
Part des véhicules utilitaires (M) (milliers de m <sup>3</sup> ) .....(2)	712	3 288	8 411
Taux de taxe intérieure (c/1) .....(3)	113,4	120,9	59,75
dont part correspondant au niveau de la taxe sur le gasole pour voi- tures particulières (a) .....	40,03	44,21	59,75
supplément (b) .....	73,37	76,69	-
TVA (17,6%) sur le prix de vente hors TVA (c/1) .....	35,19	38,10	22,94
Produit de la taxe intérieure sur les car- burants des voitures particulières au titre de l'usage de l'infrastructure (a)x(1)=(5) MF	1 335	6 811	866
Produit de la taxe intérieure sur le car- burant des véhicules utilitaires (3)x(2)=(6) MF	807	3 975	5 025
Produit de la TVA sur le carburant des véhicules utilitaires (4)x(2) = (7).....MF	250	1 253	1 929
Produit de la taxe sur les véhicules utilitaires au titre de l'usage de l'infrastructure (6) + (7) .....	1 057	5 228	6 954
Produit de la taxe intérieure sur le car- burant des voitures particulières considérée comme taxe sur la consom- mation (b)x(1) .....	2 447	11 815	0
Produit de la TVA sur voitures particulières .....	1 174	5 870	333

M Source: C.P.D.P. On remarque que :

- 1) Une partie a de la taxe intérieure sur les carburants est considérée par la CCTN comme la taxe d'infrastructure pour les voitures particulières; a pour l'essence = 67 % de la TIPP sur le gasole  
a. pour le super = 74 % de la TIPP sur le gasole
- 2) Le supplément b est une taxe générale sur la consommation ;
- 3) L'ensemble de la TVA et de la taxe intérieure sur les carburants est considéré comme une taxe d'infrastructure pour les véhicules utilitaires.

A N N E X E 2

PERTES DE RECETTES DE L'ETAT SUITE A LA DEDUCTIBILITE DE LA T.V.A.  
SUR LE GASOLE ACCORDEE AUX TRANSPORTEURS ROUTIERS

---

Dans le scénario de référence l'entrepreneur ne peut déduire de son montant de TVA sur ses ventes, la TVA sur le gasole.

Dans ce cas le prix de vente H. TVA, soit PV, est égal à :

$$PV = CI + (1 + \tau) E + VA$$

où CI représente le montant des consommations intermédiaires H. TVA

$\tau$  est le taux de TVA sur le gasole (17,6 %)

VA est la valeur ajoutée apportée par l'entrepreneur.

Le montant de TVA acquitté par l'entrepreneur est égal à :

$$\alpha PV - \beta CI$$

où  $\alpha$  représente le taux de TVA sur le service transport soit 7 % s'il s'agit de transport de voyageurs et 17,6% s'il s'agit de marchandises.

Dans le scénario de déductibilité de la TVA sur le gasole, deux hypothèses apparaissent possibles :

- 1) Le prix de vente H. TVA baisse du montant de la TVA sur le gasole.
- 2) Le prix de vente reste inchangé.

./...



1ère hypothèse

Le prix de vente H. TVA devient :

$$PV^1 = CI + E + VA$$

La TVA acquittée par l'entrepreneur est égale à :

$$\alpha PV^1 - \beta CI - \tau E$$

Par rapport au scénario de référence, les pertes fiscales de l'Etat s'évaluent à

$$[\alpha PV - \beta CI] - [\alpha PV^1 - \beta CI - \tau E] = (1 + \alpha) \tau E$$

2ème hypothèse

Le prix de vente H. TVA reste inchangé, c'est-à-dire que l'entrepreneur ne répercute pas sur son prix de vente la baisse de TVA.

$$PV = CI + E + VA + \tau E$$

La TVA acquittée par l'entrepreneur est de :

$$\alpha PV - \beta CI - \tau E$$

La perte des recettes fiscales pour l'Etat se monte à

$$[\alpha PV - \beta CI] - [\alpha PV - \beta CI - \tau E] = \tau E$$

CONCLUSION :

Il est difficile de dire dans quelle mesure la déductibilité de la TVA sur le gasole se traduira par une baisse de prix de vente.

La seule conclusion possible consiste à affirmer que les pertes de recettes fiscales pour l'Etat, suite à une déductibilité de la TVA sur le

gasole pour les transporteurs routiers seraient comprises entre

$$\tau E \text{ et } (1+\alpha) \tau E$$

où E est la consommation annuelle de gasole des transporteurs routiers

$\tau$  le taux de TVA sur le gasole 17,6%

$\alpha$  le taux de TVA sur les services transport (7% ou 17,6%).

A N N E X E 3

COUVERTURE DU COUT MARGINAL SOCIAL SUR AUTOROUTES PAR DES  
RECETTES FISCALES ET TARIFAIRES

Considérons un poids lourd muni d'une licence A de zone longue et effectuant dans l'année respectivement  $KM_1$  et  $KM_2$  kilomètres sur routes nationales et sur autoroutes. Soit  $CM_1$  le coût marginal social qu'il occasionne sur les premières et  $CM_2$  sur les secondes (centimes/km).

Soit  $T$  la taxe kilométrique sur le gasole,  $P$  le péage kilométrique et  $r$  le remboursement kilométrique par l'Etat de la taxe à l'essieu pour un parcours sur autoroute. Enfin soit  $\tau$  la taxe à l'essieu qu'il acquitte annuellement. Ce montant est évalué sur la base d'un parcours annuel moyen sur routes nationales essentiellement de 80.000 km s'il s'agit d'une licence A et de 70.000 km s'il s'agit d'une licence B.

Plus précisément, le montant de la taxe à l'essieu est calculée pour équilibrer sur routes nationales le montant des recettes fiscales sur le gasole et le coût marginal social, sur la base d'un parcours de 80.000 km (licence A).

$$\text{D'où } T \times 80\ 000 + \tau = CM_1 \times 80\ 000$$

L'enquête DTT 1977 fait apparaître que le parcours total des véhicules est supérieur à 80 000 km\*. Compte tenu du fait que pour des parcours de zone longue les chemins départementaux ne sont que faiblement empruntés par les poids lourds, le supplément de kilomètres parcouru l'est soit sur routes nationales soit sur autoroutes.

./...

\* cf. tableau P. 30

On admettra que si une partie du parcours est effectuée sur le réseau routier national, l'Etat en est pour ses frais puisqu'alors la taxe kilométrique sur le gasole ne couvre pas le coût marginal social. Il s'en suit donc une perte de recettes  $\Pi$  par kilomètre parcouru sur route nationale au delà des 80.000 retenus dans le calcul de la taxe à l'essieu.

$$\text{On peut donc écrire } T \times KM_1 + \tau = CM_1 KM_1 + \Pi (KM_1 - 80\ 000)$$

Si une partie du parcours est effectuée sur autoroute, soit  $KM_2$ , l'introduction du péage permet de couvrir le supplément du coût marginal social occasionné par le poids lourd sur ce réseau.

$$\text{On a ainsi } T KM_2 - (P - r) KM_2 = CM_2 KM_2$$

$$\text{Ou } T + P - r = CM_2$$

Le coût marginal social sur autoroutes doit donc être couvert par la somme de la taxe sur le gasole et du péage net des remboursements.