

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

---

Groupe d'étude de la fiscalité  
des transports

---

R A P P O R T

relatif à l'extension éventuelle de la taxe  
à la valeur ajoutée au secteur des transports  
de marchandises

---

Rapporteur : M. Paul HEDDE,  
Inspecteur des Finances

---

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports

**DOCUMENTATION**

Ref. n°

1er Octobre 1963

GG./MCP.

PARIS, le 11 JUILLET 1963

MINISTERE  
DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS

-----  
Service  
des Affaires Economiques  
et Internationales  
---

COMpte-RENDU DE LA REUNION DU GROUPE  
D'ETUDE DE LA FISCALITE DES TRANSPORTS TENUE A L'HOTEL  
LE PLAY LE 2 JUILLET 1963  
-----

Etaient présents : M. LACARRIERE, Président,  
Melle GAUZARGUES et M. FORGET,  
Administrateurs Civils, MM. de VITRY et CHARMEIL, Ingénieurs  
des Ponts et Chaussées, M. LOMBARD, Ingénieur T.P.E., membres  
du groupe d'étude,  
MM. HEDDE, Inspecteur des Finances  
et NAIRAC, Administrateur Civil, rapporteurs du groupe d'étude  
d'Etat,  
M. MAUGEANT, expert économique  
MM. WIMBEE, DENOUEIX et GONNET du  
S.A.E.I..

M. LACARRIERE rappelle les trois missions du groupe  
d'étude, définies par la décision ministérielle du 2 Avril  
1963. Le projet de rapport, élaboré par M. HEDDE, au sujet  
d'une éventuelle extension de la T.V.A. au secteur des trans-  
ports de marchandises (point a de la Note ministérielle) sera  
examiné au cours de la prochaine réunion du groupe d'étude  
qui se tiendra le jeudi 18 Juillet à 9h 30.

L'étude de la fiscalité des carburants (point c)  
se poursuit au Commissariat Général au Plan. Ses résultats  
seront présentés le plus rapidement possible au groupe d'étude

M. NAIRAC, présente le document qu'il a établi au  
sujet des problèmes de l'harmonisation des fiscalités des  
transports terrestres de produits à l'intérieur de la Com-  
munauté Economique Européenne.

.../...

Ce travail est le premier volet d'une étude plus complète que permettra l'élargissement de l'information statistique sur la fiscalité des transports terrestres de produits. Avant de pouvoir mesurer avec une suffisante exactitude les conséquences économiques des dispositions juridiques en vigueur, il paraît utile, en partant des régimes existants, d'explorer les diverses voies qui peuvent conduire à leur rapprochement, et d'atténuer ou d'éliminer les effets discriminatoires de leurs disparités. Il faut aussi déterminer si les mesures retenues par la Commission pour parvenir à ce résultat et le calendrier prévu pour les mettre en oeuvre, permettraient de l'atteindre au mieux des objectifs du Marché Commun, compte tenu des intérêts particuliers à la France. Il convient enfin de fournir au groupe de travail les éléments d'information, et des esquisses de solutions susceptibles d'éclairer et de nourrir ses réflexions sur les problèmes soumis à son examen.

Les intentions de la Commission ont été récemment précisées dans les propositions du 20 Mai 1963. Celles-ci consacrent formellement le bien-fondé d'une fiscalité spécifique dont les modalités réaliseraient "la mise à la charge des usagers des infrastructures de transport des coûts de ces infrastructures qui leur seraient imputables." Elles préconisent l'adoption générale du régime national de droit commun en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

M. NAIRAC donne des indications détaillées sur le nouveau calendrier préconisé par la Commission. Il indique que celui-ci, très imprécis en ce qui concerne les modalités de l'harmonisation, appelle des réserves quant à l'ordre des mesures à mettre en vigueur.

Le calendrier qu'il a été conduit à envisager vise trois objectifs essentiels:

- Réalisation synchronisée des diverses mesures de rapprochement, entre elles et par rapport aux autres dispositions de Politique Commune.

- Elimination des discriminations fiscales du fait de la nationalité, éventuellement par la reconnaissance de la territorialité des prélèvements fiscaux.

- Rapprochement progressif des régimes fiscaux nationaux spécifiques aux transports, orienté vers l'égalisation à plus long terme de leurs incidences.

La discussion, ouverte par M. LACARRIERE, porte à la fois sur les objectifs que doit poursuivre le Gouvernement français et sur les moyens de les atteindre.

../..

La majorité des membres du groupe estiment que les objectifs définis par la Commission tels qu'ils apparaissent dans la "Proposition" du 20 Mai 1963 sont dans une large mesure admissibles. L'orientation vers un système fiscal bipartite (impôt général économiquement neutre et redevance d'usage de la voie) paraît saine. La position française ne pourra cependant être définie qu'après l'examen du rapport de M. HEDDE. M. de VITRY fait des réserves sur le principe de l'imputation intégrale des charges d'infrastructure aux usagers de la voie d'eau.

Devant les incertitudes du calcul de la charge fiscale pesant sur les transporteurs de chaque pays, il reste difficile de définir les domaines précis où s'imposeraient d'éventuelles mesures compensatoires, toutes réserves devant être faites par ailleurs sur l'opportunité de leur introduction dans le contexte européen actuel. M. LACARRIERE suggère de distinguer la fiscalité correspondant à l'usage de l'infrastructure, dont le recouvrement doit être essentiellement territorial, et la fiscalité de l'exploitation où peuvent être introduits des éléments de nationalité. M. MAUGEANT demande quelle méthode permettra d'éliminer les doubles impositions en matières de taxes sur les véhicules (accords bilatéraux ou règles communautaires). M. HEDDE demande s'il ne conviendrait pas d'amender les propositions de la Commission plutôt que de leur opposer une série de contrepropositions. M. DENOUEIX souligne qu'en articulant le calendrier de l'harmonisation fiscale sur le calendrier général de la C.E.E. on peut obtenir la garantie qu'aucune mesure essentielle ne sera laissée de côté.

Le groupe d'étude demande au rapporteur de compléter son travail de façon à analyser plus complètement :

- la situation actuelle : disparités juridiques et distorsions économiques résultant des fiscalités différentes envigueur ;
- les propositions de la Commission et leur portée ;
- les contrepropositions que pourrait présenter la délégation française, sous forme d'amendements ou de nouvelles propositions.

Ce nouveau document sera adressé au début de Septembre aux membres du groupe d'étude, qui procédera à son examen au cours d'une réunion tenue à la fin du mois de Septembre ou au début d'octobre 1963, réunion dont la date sera fixée ultérieurement.

----

MINISTÈRE  
DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS

Service  
des Affaires Economiques  
et Internationales

S.A.E.I. n° 2.562

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
DOCUMENTATION  
Réf. n°

COMpte-RENDU DE LA REUNION DU GROUPE D'ETUDE DE LA  
FISCALITE DES TRANSPORTS TENUE A L'HOTEL LE PLAY  
LE 19 SEPTEMBRE 1963

Etaient présents :

M. LACARRIERE, Président,  
MM. CHARNEIL, FORGET et LEVY, membres du groupe  
d'étude,  
M. FOIN, représentant la Direction des Voies Na-  
vigables en l'absence de M. de VITRY,  
M. HEDDE, Inspecteur des Finances, rapporteur

ainsi que

M. COLLET, Chef du Service des Transports Routiers  
et des Transports Urbains,  
Melle GAUZARGUES, Administrateur Civil au Service des  
Chemins de Fer,  
M. MAUGEANT, Expert économique d'Etat,  
MM. WIMBEE, WALRAVE, DOBIAS, MILLOT, SELOURNE et  
GONNET du Service des Affaires Economiques et  
Internationales.

M. LACARRIERE invite le groupe d'étude à donner  
son avis sur diverses modifications apportées au rapport  
de M. HEDDE à la suite de la réunion du 18 Juillet 1963,  
et sur trois documents qui s'ajoutent aux précédents.

1°- Le corrigendum du rapport général et la nouvel-  
le version de l'Annexe XI sont adoptés par le groupe,  
après quelques amendements tendant notamment :

.../...

- à préciser que le statut fiscal des artisans ne doit pas donner à ceux-ci un privilège ( sur proposition de M. COLLET) ;

- à souligner que les calculs de l'Annexe XI ne prétendent indiquer que des ordres de grandeur (après interventions de MM. COLLET, CHARMEIL, FOIN et WALRAVE) ;

- à supprimer toute référence à un délai précis au terme duquel devrait disparaître la fiscalité coordinatrice (sur demande de M. LEVY) ;

- à suggérer que la charge fiscale globale du secteur des transports ne devrait pas être modifiée (communication de M. BRAC de la PERRIERE) ,

D'autre part, la conclusion du rapport sera enrichie de quelques développements qui résumeront les résultats de la nouvelle Annexe D.

2°- M. HEDDE expose comment, dans les calculs retracés de l'Annexe D, il a tenté d'évaluer les répercussions de la réforme pour les diverses parties en cause.

A la suite des remarques formulées par les membres du groupe d'étude, il est décidé :

a - de tenter une évaluation de la charge fiscale que fera peser sur chaque mode de transport le régime envisagé, en fonction du pourcentage de déductibilité en amont caractéristique de ce mode de transport. MM. WALRAVE et MILLOT effectueront à cet égard un calcul spécial pour les transports publics de zone longue.

b - d'évaluer la charge globale qu'impose aux transports pour compte propre le régime actuel de la T.V.A..

3°- Les membres du groupe d'étude demandent un délai d'examen pour prendre connaissance des calculs faits par le S.A.E.I. sur quelques exemples, pour donner une idée de l'incidence de la réforme dans les secteurs des transports par route et par voie navigable. Ils présenteront leurs observations avant le 27 septembre, date à laquelle la version définitive du rapport sera mise au point.



MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

---

COMPOSITION DU GROUPE D'ETUDE  
DE LA FISCALITE DES TRANSPORTS

---

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
**DOCUMENTATION**  
Réf. n°

- MM. LACARRIERE, Inspecteur des Finances, Chef du Service des Affaires Economiques et Internationales, président,
- HEDDE, Inspecteur des Finances, rapporteur,
- CHARMEIL, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Routes et de la Circulation Routière,
- de VITRY, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables,
- FORGET, Administrateur Civil au Service des Transports Routiers, Direction des Transports Terrestres,
- LEVY Marc, Administrateur Civil au Service des Chemins de Fer, Direction des Transports Terrestres,
- LOMBARD, Ingénieur des T.P.E., Section des Transports par voie de navigation intérieure, Direction des Transports Terrestres.

Ont participé également aux réunions du Groupe d'étude :

- MM. COLLET, Chef du Service des Transports Routiers et des Transports Urbains à la Direction des Transports Terrestres,
- BRAC de la PERRIERE, Ingénieur des Finances, Chef du Service financier du Commissariat Général au Plan,
- MAUGEANT, Expert économique d'Etat.

SOMMAIRE DU RAPPORT :

Pages :

I. OBJECTIFS QUE L'ON PEUT ATTENDRE D'UNE FISCALITE  
DES TRANSPORTS

- 1) Fiscalité spécifique : couverture des charges  
de l'infrastructure ..... 3
- 2) Fiscalité générale : contribution aux char-  
ges générales de la Nation.  
Avantages de la T.V.A. à cet  
égard ..... 5
- 3) Fiscalité coordinatrice : à envisager pour  
une durée limitée ..... 7

II. ESQUISSE D'UNE SOLUTION RATIONNELLE DU PROBLEME

A) Extension de la T.V.A. aux transports par géné-  
ralisation du système de la T.V.A.

- 1) Possibilités de déductions fiscales ..... 9
  - a) déductibilité des taxes perçues en amont
  - b) déductibilité de la T.V.A. en aval.
- 2) Problèmes de taux ..... 16
  - a) Première hypothèse : taux différenciés de  
T.V.A. Difficultés nom-  
breuses.
  - b) Deuxième hypothèse : taux unique. Nécessité  
d'un taux modéré.
- 3) Régime des artisans ..... 21

B) Maintien d'une certaine fiscalité spécifique

- a) du point de vue international ..... 21
- b) du point de vue national ..... 22

CONCLUSION

24

## L I S T E D E S A N N E X E S

- Annexe A      Résumé du régime fiscal actuel des transports de marchandises.
- Annexe B      Résumé du système fiscal de la taxe à la valeur ajoutée.
- Annexe C      Proposition de décision du Conseil de la Communauté Economique Européenne en vue de l'harmonisation dans le domaine des transports.
- Annexe D      Bilan d'ensemble des répercussions d'une extension de la T.V.A. au secteur des transports.
- Annexe E      Conséquences de l'application de la T.V.A. aux transports de marchandises à longue distance par route.
- Annexe F      Conséquences de l'application de la T.V.A. aux transports par voie de navigation intérieure.
- Annexe I      Transports routiers de marchandises. Parc des véhicules utilitaires.
- Annexe II      Transports routiers de marchandises. Nombre et répartition des entreprises de transport public routier de marchandises.
- Annexe III      Transports routiers de marchandises. Volume des transports (tonnes et tonnes-kilomètres).
- Annexe IV      Transports routiers de marchandises. Chiffre d'affaires global et valeur moyenne du coût de transport à la tonne-kilomètre.
- Annexe V      Transports routiers de marchandises. Poids de la fiscalité spécifique au tonnage.
- Annexe VI      Transports routiers de marchandises. Poids de la fiscalité "carburant".
- Annexe VII      Transports routiers de marchandises. Poids global moyen de la fiscalité totale à la tonne-kilomètre.
- Annexe VIII      Transports routiers de marchandises. Poids fiscal comparé par catégorie de véhicules à la tonne-kilomètre.
- Annexe X      Transports routiers de marchandises. Analyse de la fiscalité indirecte incorporée dans le prix des transports.
- Annexe XI      Transports routiers de marchandises. Coût de l'infrastructure et part incombant aux véhicules utilitaires.
- Annexe XIII      Transports de marchandises par fer. Tonnages transportés par la S.N.C.F. et chiffre d'affaires.
- Annexe XIV      Transports de marchandises par fer. Fiscalité indirecte incluse dans le chiffre d'affaires S.N.C.F.
- Annexe XIV<sup>bis</sup>      Transports de marchandises par fer. Bilan de l'incidence financière d'une généralisation de la T.V.A. à 10 %.

Annexe XV	Transports de marchandises par fer.	Coût de l'infrastructure.
Annexe XVI	Transports de marchandises par voie d'eau.	Parc, tonnages, et nombre d'entreprises.
Annexe XVII	Transports de marchandises par voie d'eau.	Chiffre d'affaires et poids de la fiscalité.
Annexe XVIII	Transports de marchandises par voie d'eau.	Coût de l'infrastructure.

## L I S T E

des principales personnalités entendues par  
M. Paul HEDDE, Inspecteur des Finances, rap-  
porteur du Groupe d'étude  
( en dehors des services des Administrations Centrales  
des Travaux Publics et des Finances )

---

### I. TRANSPORTS ROUTIERS

MM. LEBLANC, Délégué général de la Fédération Nationale  
des Transports Routiers,  
JOLY, Secrétaire général de la Chambre Syndicale des  
Loueurs de Véhicules,  
TERREL, Président de la Conférence Nationale des  
Usagers des Transports ( C.N.U.T. ),  
LANDREVILLE, Secrétaire Général de l'Union des Véhi-  
cules de transport privé,  
d'ORNJHELM, Délégué général,  
CLOUET, Secrétaire Général,  
de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles.

### II. S.N.C.F.

MM. HOULEZ, Chef-Adjoint de la Direction de la Comptabilité  
générale et des Finances de la S.N.C.F.  
DUBOIS, Ingénieur en Chef à la Direction commerciale de  
la S.N.C.F.

### III. VOIE D'EAU

MM. BERNHEIM, Directeur de l'Office National de la Navigation,  
BOUGENOT, Président de l'Association Nationale de la  
Navigation Fluviale.

Par Note n° 64 B/CAB du 2 Avril 1963, M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a confié au Groupe d'étude de la fiscalité des transports institué au sein du Département, parmi différentes missions, celle de "définir la position du Ministère quant à une éventuelle extension de la taxe à la valeur ajoutée au secteur des transports, et (de) proposer les modalités d'application de cette mesure aux différents modes de transport".

C'est en exécution de cette mission que le Groupe d'étude a adopté le présent rapport, préparé par M. Paul HEDDE, Inspecteur des Finances, et qui s'inscrit d'autre part dans le cadre du 4ème Plan de développement économique et social.

En effet, après avoir souligné que l'orientation vers une taxe à la valeur ajoutée d'application élargie paraît conforme aux nécessités économiques et au désir légitime de simplification des redevables, le 4ème Plan examine la possibilité de remplacer certaines taxes spécifiques par la T.V.A. Il ajoute, en ce qui concerne les transports : " Des études méritent d'être poursuivies pour certaines autres taxations spécifiques, telles que celle qui est appliquée dans le secteur des transports : on pourrait, en effet,

envisager de substituer à la " taxe générale " une T.V.A. qui frapperait les transports comme la généralité des services ; la "surtaxe " serait maintenue pour assurer l'équilibre rail-route et, bien entendu, on autoriserait la réduction financière des taxes qui frappent le matériel roulant des entreprises de transport : à la condition qu'une telle réforme s'effectue sans modifier la charge fiscale, visible ou invisible, qui pèse sur le secteur, sa mise en oeuvre favoriserait le renouvellement du matériel roulant, améliorerait la neutralité de l'impôt, notamment pour les transporteurs internationaux, et tendrait à abaisser le montant des impôts qui restent aujourd'hui inclus dans le prix des marchandises exportées".

Le rapport du Groupe d'étude comprend deux parties, consacrées respectivement à l'étude des objectifs que l'on peut attendre d'une fiscalité des transports et à l'esquisse d'une solution rationnelle. En conclusion se trouve résumé l'avis du Groupe d'étude en ce qui concerne les conditions d'application éventuelle de la réforme, la structure que revêtirait la fiscalité des transports après la mise en oeuvre de celle-ci, enfin le bilan probable de la mesure envisagée pour les transporteurs, les usagers du transport et le Trésor Public.

Au rapport proprement dit se trouvent jointes un certain nombre d'Annexes résumant des documents et des études d'ensemble (Annexes A, B, C, D, E, F) ou bien contenant des renseignements concernant l'économie des transports (Annexes I à XVIII). Toutes ces Annexes ont été préparées par le rapporteur, M. Paul HEDDE, sauf quelques-unes - notamment les Annexes E et F - qui résultent de travaux du Service des Affaires Economiques et Internationales.

I. OBJECTIFS QUE L'ON PEUT ATTENDRE D'UNE FISCALITE  
DES TRANSPORTS ( 1 )

1) Le premier objectif d'une fiscalité des transports consiste à faire couvrir par le secteur concerné (fer, route ou voie d'eau), au juste prix, le droit d'usage de l'infrastructure utilisée.

Ce droit d'usage peut d'ailleurs être représenté suivant le cas soit par une fiscalité spécifique appropriée assimilable en quelque sorte à un droit de péage global soit pour certains tronçons de route, d'autoroutes ou de canaux par un péage particulier.

Cette fiscalité représentative du coût d'utilisation de l'infrastructure est nécessaire pour mettre à égalité les différents modes de transport (rail, route, voie d'eau) et pour permettre une comparaison sur des bases réelles des coûts et des tarifs.

Il est évidemment extrêmement difficile de déterminer avec exactitude le quantum de cette fiscalité spécifique, spécialement pour l'infrastructure routière et en particulier de ventiler la part du coût de l'infrastructure qui incombe respectivement aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires.

Il n'est pas douteux que par la très lourde charge fiscale sur l'essence en France les voitures particulières paient actuellement une très large part relative du coût de

...

---

(1) - Voir en Annexe A un résumé de la fiscalité actuelle sur les transports de marchandises.

l'infrastructure. Mais une analyse plus serrée du problème devrait conduire à faire une discrimination dans la fiscalité globale des carburants pour les voitures particulières entre ce qui peut représenter le droit d'usage de l'infrastructure et ce qui est en fait un véritable impôt général de consommation facile à percevoir et très productif ; cette 2ème part, à laquelle il semble peu probable que l'on puisse renoncer, est sans doute la plus importante.

Il semble que la fiscalité spécifique qui pour les véhicules utilitaires permette le mieux de répondre à l'idée de couverture du coût de l'infrastructure consiste dans la combinaison de deux sortes de taxes :

- taxes au poids (taxe générale et surtaxe de zone longue),
- et taxes sur les carburants.

Le recoupement de ces deux sortes de taxes qui frappent les véhicules utilitaires en fonction :

- du tonnage,
- de l'affectation (zone courte et zone longue),
- et de la consommation de carburants,

est probablement la meilleure approche pour arriver à la notion de juste prix.

Pour permettre d'apprécier si l'on est ou non très loin en France de ce "juste prix", on peut faire un certain nombre d'études et de comparaisons :

- Prix actuellement payé par les transporteurs français à la tonne kilomètre, au titre de la fiscalité spécifique (voir tableaux annexes n° VII et VIII) )
- Comparaison du coût de l'Infrastructure et de la fiscalité spécifique globale
- Comparaison du coût fiscal à la tonne kilomètre avec le rail, avec les autres pays
- Même comparaison en pourcentage du chiffre d'affaires global
- Comparaison avec le prix des péages (ramenés à la tonne kilomètre pour les tronçons d'autoroute (en France et à l'étranger)

## 2) Fiscalité générale

Le deuxième objectif d'une fiscalité des transports est la participation de ce secteur d'activité aux charges générales de la Nation.

Et c'est pour ce deuxième objectif que l'extension de la T.V.A. au secteur transports peut se justifier (par transformation de tout ou partie de la fiscalité spécifique dans la mesure où elle excéderait le coût d'usage de l'infrastructure).

Par rapport à la fiscalité spécifique, le système de la T.V.A. offre à cet égard un certain nombre d'avantages. (I)

### a) Avantages généraux pour l'économie nationale :

- 1) Le premier avantage de la T.V.A. est de réaliser la neutralité économique et fiscale de l'impôt.

La T.V.A. est neutre par la possibilité qu'elle permet de déduire les taxes perçues en amont sur les éléments du prix de revient et par le fait que, frappant la valeur économique nette ajoutée en propre par l'entreprise considérée, elle ne tient pas compte des matières utilisées, de la longueur du circuit économique, de la technique employée, de la structure des entreprises.

Cette neutralité sous l'angle du transport, a l'avantage de ne pas favoriser indûment une technique économique avec transport par rapport à une technique sans transport et inversement.

(I) Voir en annexe (n° B ) une analyse résumée des dispositions essentielles de la T.V.A.

- ii) Le deuxième avantage est que, par la déduction financière qu'elle permet des taxes incluses dans les investissements, elle ne défavorise pas les entreprises qui investissent et ainsi contribue à la modernisation et à la productivité des divers secteurs de l'économie.
- iii) Un avantage primordial de ce système d'impôts est de favoriser l'équilibre du commerce extérieur du pays, en permettant de déduire la totalité des taxes indirectes incorporées dans le prix du produit exporté et de frapper les produits importés d'un montant de taxe indirecte exactement équivalent à celui supporté par les produits nationaux.

Sous cet angle, on peut soutenir que le fait d'exempter actuellement de la T.V.A. certains produits intérieurs comme les produits agricoles (produits laitiers par exemple) aboutit à renchérir leurs prix sur les marchés extérieurs par l'impossibilité où l'on se trouve de déduire à la frontière certaines taxes ayant grevé leur prix de revient (transports, matériel de transformation, emballages, etc...).

- iiiii) Enfin le système de la T.V.A. va dans le sens de l'harmonisation européenne, à la fois par ce que cette harmonisation n'est concevable en théorie que si elle se fait sur la base de systèmes fiscaux nationaux ne comportant pas de distorsions économiques, et qu'en outre l'évolution se fait à Bruxelles en faveur d'une telle forme de taxe sur le chiffre d'affaires.

b) Les avantages de la T.V.A. propres au secteur des transports sont naturellement de même nature :

- i) La T.V.A. établirait en principe une stricte neutralité entre les différents modes de transport ainsi qu'entre les transports publics et les transports privés.
- ii) Un régime de T.V.A. favoriserait le renouvellement du matériel roulant et d'une manière générale la recherche de la meilleure productivité pour les entreprises de transport.
- iii) Il placerait dans de meilleures conditions par rapport à la concurrence étrangère les entreprises de transport désireuses de développer leur activité en matière de transport international.

- iiiii) Enfin un tel système fiscal semble conforme aux mesures d'harmonisation proposées dans le domaine des transports par le conseil de la C.E.E.

Cet organisme propose en effet de remplacer les taxes spécifiques "tenant lieu de taxes sur le chiffre d'affaires" par le régime général en vigueur dans chaque Etat membre en matière de taxe sur le chiffre d'affaires.

Il n'élimine cependant pas pour autant un régime de taxes spécifiques dans la mesure où elles ont pour objet la mise à la charge des usagers du transport du coût des infrastructures qui leur sont imputables (Voir en annexe l'extrait de la proposition de décision du Conseil de la Communauté Economique Européenne).

5) Fiscalité coordinatrice ou correctrice de certaines inégalités.

C'est là éventuellement le 3ème objectif théorique d'une fiscalité des transports.

Entre les 3 formes de coordination qui sont :

- la coordination réglementaire et contingente,
- la coordination par l'établissement d'une tarification basée sur l'analyse du prix de revient réel des différents modes de transport, et le libre choix par l'utilisateur,
- la coordination par la voie fiscale.

Il n'est pas douteux que seule la deuxième soit conforme au souci de recherche de la meilleure productivité économique pour la Nation.

Mais, d'une part, on est encore très loin de tarifs basés sur les prix de revient réels de chaque mode de transport même si cette tarification est l'objectif essentiel des Autorités de tutelle en matière de transport.

D'autre part, la coordination réglementaire et contingente joue encore un rôle important.

Dans ces conditions peut-être est-il souhaitable de maintenir une certaine fiscalité coordinatrice (rail-route, transports publics et transports privés) étant entendu qu'elle devrait avoir une durée limitée dans le temps (5 ans par exemple) pour attendre la mise en place définitive d'une tarification de tous les modes de transport sur la base du prix de revient réel.

## II. ESQUISSE D'UNE SOLUTION RATIONNELLE

Une solution judicieuse du problème doit naturellement tenir compte des objectifs théoriques et à long terme que l'on se propose par l'extension de la T.V.A ; ceux-ci d'ailleurs ne sont pleinement valables (toutes les études le montrent) qu'en cas de généralisation du système à toutes les activités économiques sans discrimination de taux, et à condition que le système s'applique dans un cadre économique parfaitement fluide et qui ne soit pas cristallisé par des réglementations artificielles (blocages de prix, contingentements, réglementations diverses) ; Tel n'étant pas encore tout à fait le cas dans le secteur des transports où l'application d'une tarification sur la base des prix de revient n'est pas achevée, la solution fiscale envisagée ne doit pas avoir pour conséquence de bouleverser trop brutalement les équilibres existants entre les divers modes de transport, lesquels n'ont pu être obtenus qu'à grand peine.

Il en résulte que l'extension de la T.V.A. aux transports ne doit pas avoir pour effet de modifier sensiblement le poids global de la fiscalité sur les transports ni la répartition de cette charge fiscale globale entre les divers modes de transport.

Il semble que le meilleur moyen de remplir toutes ces conditions plus ou moins contradictoires consiste dans la combinaison d'une extension généralisée de la T.V.A. à toute l'activité économique, et par voie de conséquence aux transports, avec le maintien d'une certaine fiscalité spécifique des transports.

### A. EXTENSION DE LA T.V.A. AUX TRANSPORTS PAR GENERALISATION DU SYSTEME DE LA T.V.A.

Pour que l'application de la T.V.A. aux transports n'aggrave pas sensiblement la charge fiscale des transporteurs et conserve toutes les vertus de neutralité économique et fiscale de ce système, seule une extension généralisée de la T.V.A. est concevable.

avec

Il apparaît, en effet / évidence, dès qu'on se penche sur le problème, que l'extension de la T.V.A., au seul secteur des transports, aboutirait dans les conditions actuelles, à créer des sources de distorsion extrêmement graves, par la limitation arbitraire et incohérente des possibilités de déduction fiscale soit en amont ( pour le transporteur sur les produits et services qu'il a reçus de ses fournisseurs) soit en aval (pour le client du transporteur).

De même les discriminations de taux de la T.V.A. applicables créeraient des difficultés considérables .

Enfin à ces difficultés s'ajoutent en toute hypothèse celles que posent dans le secteur des transports l'existence d'un grand nombre d'artisans et de petites entreprises.

### 1) Possibilités de déductions fiscales

#### a) Déductibilité des taxes perçues en amont

##### - Transports routiers

Il est évident que la logique de l'extension de la T.V.A. au secteur des transports implique obligatoirement la possibilité pour les transporteurs de déduire les taxes ayant le caractère de T.V.A. ou assimilables à la T.V.A. que leur ont facturées leurs fournisseurs

##### i) achat de matériel

La déduction des taxes qui frappent le matériel roulant des entreprises de transport, n'est actuellement pas possible ; elle devrait nécessairement être autorisée ; sans doute beaucoup de petits transporteurs achètent du matériel d'occasion qui n'étant pas passible de la T.V.A. ne comporterait pas de déduction de taxe. Mais on peut penser que leur situation ne serait pas différente de celle des transporteurs qui achèteraient du matériel neuf, car vraisemblablement les prix du matériel d'occasion tiendraient compte de la possibilité nouvelle de déduction sur le matériel neuf.

Il ne semble pas que l'on puisse envisager de faire une discrimination entre véhicules suivant qu'ils sont achetés par des transporteurs publics ou par des transporteurs privés, discrimination qui tendrait à réserver la déductibilité aux seuls transporteurs publics.

En dehors du fait qu'il est choquant de taxer un outil de production d'une entreprise de la même façon qu'un bien de consommation, ce serait introduire une source de distorsion économique contraire à la logique du système et qui aboutirait à pénaliser les constructeurs français de véhicules utilitaires. En Angleterre, où la " purchase tax " ne s'applique pas à ces véhicules et où en plus les industriels bénéficient d'un régime fiscal très favorable des investissements ( Investment Allowance ), le coût net d'achat d'un véhicule utilitaire revient à un industriel, pour les seules raisons fiscales et toutes choses supposées égales par ailleurs, à environ 50 % moins cher que le prix d'un

matériel semblable en France pour un industriel français. Peut-être dans ces conditions ne faut-il pas s'étonner que l'industrie anglaise du véhicule utilitaire soit beaucoup mieux placée que l'industrie française et notamment sur les marchés extérieurs ?

La déductibilité afférente aux matériels des transports privés pourrait d'ailleurs se trouver judicieusement limitée par l'application d'une règle de prorata tenant compte de l'activité relative du secteur "transports" de l'entreprise considérée. Cette règle aurait l'avantage de limiter l'achat de matériel dont l'entreprise n'aurait pas une utilisation suffisante et irait ainsi dans le sens d'une meilleure productivité économique.

Pour les marchandises autres que les véhicules ( pneumatiques, pièces de rechange, etc..), il ne semble pas que le problème de la déduction de la T.V.A. puisse soulever de difficultés.

- ii) carburants

Alors que les marchandises prévues au paragraphe précédent(1) représentent 15 % à 20 % du prix du transport, le poste "carburant" figure pour environ 20 % dans ce prix.

Or la non déductibilité des taxes sur les carburants est actuellement la règle et le resterait en cas d'extension de la T.V.A. aux transports, si dans cette hypothèse la ressource fiscale prélevée sur les carburants et qui est supposée ne pas devoir diminuer dans son montant total ne se trouvait pas modifiée ; Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le produit global de la fiscalité des carburants soit répartie différemment entre la part de taxes spécifiques et la part de T.V.A. actuellement très minime qui est incorporée dans cette fiscalité.

Il semble que l'extension de la T.V.A. aux transports devrait entraîner l'accroissement de cette part de T.V.A. de façon qu'elle représente 10 % du prix de vente des carburants aux usagers.

Cette transformation se justifie par 3 raisons :

- elle permettrait aux transporteurs la déductibilité indispensable d'une partie de la fiscalité sur les carburants qui entre pour une très large part dans leur prix de revient,

- elle harmoniserait le régime de la taxation de l'énergie sur la base du taux de 10 % d'ores et déjà applicable à l'électricité, au gaz, et aux combustibles,

- elle permettrait une assimilation entre la route et le rail en ce qui concerne les déductions fiscales relatives aux investissements d'infrastructure : en effet la fiscalité sur les carburants est censée représenter pour la plus grande partie le prix du droit d'usage de l'infrastructure routière par les transporteurs. Faute de la déductibilité d'une T.V.A. de 10 sur les carburants pour les routiers, il faudrait ou interdire à la S.N.C.F. le droit de déduire la T.V.A. sur les investissements d'infrastructure ou créer un déséquilibre et une source nouvelle de distorsion entre le rail et la route. La première solution supprimerait l'un des principaux avantages que la S.N.C.F. pourrait attendre de l'extension de la T.V.A. La deuxième est impensable.

Certes l'incorporation d'une T.V.A. de 10 % du prix de vente des carburants pose des problèmes, en particulier des problèmes de contrôle : il faudrait sans doute limiter la déductibilité "carburants" en fonction d'un double plafond, de manière à éviter les fraudes :

- plafond de consommation par véhicule utilitaire employé,

- plafond en valeur établi d'après le chiffre/ d'affaires de l'activité "transports" de l'entreprise considérée.

Un autre problème peut se poser en ce qui concerne la concurrence charbon-fuel, l'usage de ce dernier produit pouvant être développé au détriment du charbon par suite de la déductibilité nouvelle de T.V.A. offerte aux producteurs usagers de fuel. Mais c'est là un problème de coordination de l'énergie qui doit être résolu par d'autres moyens et notamment, le cas échéant, par une taxe spéciale de coordination.

- iii) Prestations de service fournies par des tiers aux transporteurs.

Ces prestations représentent environ 15 à 20 % du prix de transport dont 4 % pour les assurances des transports publics et 9,20 % pour les assurances des transports privés.

Si la T.V.A. était étendue à l'ensemble des prestations de services, la déductibilité ne poserait pas de problème pour le transporteur, sauf en matière d'assurance, au cas où la taxe spécifique sur les assurances, non déductible en

aval, se trouverait maintenue. Il semble nécessaire à cet égard que soit étendu le régime de la T.V.A. aux assurances et s'il y a des raisons sérieuses de maintenir une taxe spécifique dans ce domaine, que soit tout au moins introduite dans cette taxe une part à déterminer qui serait représentative d'une T.V.A. forfaitaire nette (c'est-à-dire toutes déductions supposées faites en amont) ; cette part serait déductible en aval (pour l'usager transporteur) selon des règles de calcul et de contrôle à préciser.

#### - Transports par fer

Pour les transports par fer, il ne semble pas que des problèmes spéciaux de déductibilité des taxes dues en amont, se posent en dehors du problème des investissements d'infrastructure déjà évoqué ci-dessus.

La déductibilité pour les investissements de la S.N.C.F. apparaît indispensable pour supprimer toute une série d'anomalies qui découlent de la situation actuelle ( Distorsions avec E.D.F. notamment ).

Même si les possibilités de déduction devaient se révéler pour la S.N.C.F. équivalentes au montant de la T.V.A. exigible et ainsi entraîner une perte pour le Trésor du fait de la reprise possible de la T.V.A. par les usagers du transport ferroviaire assujettis à la T.V.A., il ne faudrait pas s'en inquiéter outre mesure ; cela pourrait faciliter une remise en ordre de certains tarifs de la S.N.C.F. sans surcharge nouvelle pour les usagers T.V.A. du fait de leur possibilité de déduction et peut-être améliorer ainsi l'équilibre financier de la S.N.C.F. et l'équilibre rail-route.

#### - Batellerie fluviale

L'extension de la T.V.A. à la batellerie fluviale pose presque autant de problèmes qu'elle permettrait d'en résoudre, en raison de la situation très spéciale de ce secteur des transports, où il existe un très grand nombre d'artisans ( 5 000 environ ) qui mènent une vie de nomades et semblent peu enclins à la tenue d'une comptabilité de leur chiffre d'affaires.

Le poids des taxes spécifiques au tonnage qui les frappe est actuellement très faible, notamment parce que deux formes de transport qui sont les principaux concurrents de la batellerie sont actuellement exonérés de taxes semblables : la S.N.C.F. et les pipe-line.

Il va de soi que l'extension de la T.V.A. aux transports faits par fer ou par pipe-line ferait disparaître cette difficulté.

Mais il n'en demeure pas moins que l'application des possibilités de déduction des taxes en amont demeurera largement théorique, à la fois par l'absence de comptabilité, et en raison du fait que le principal investissement (l'achat d'un bateau) dans ce secteur ne se fait qu'une fois par génération (et encore pas toujours) et que les déductions y afférentes donneraient lieu à des à-coups extraordinaires dans le temps.

Il faut donc envisager au moins pour les artisans bateliers un régime particulier qui sera examiné ci-dessous au paragraphe "Artisans".

#### b) Déductibilité en aval

Dans le cadre du régime fiscal actuel, un très grand nombre de produits ou d'entreprises sont en dehors du champ d'application de la T.V.A. soit parce qu'ils sont exonérés (par exemple produit agricole), soit parce qu'ils sont soumis à des taxes uniques ou spécifiques (hydrocarbures, viandes, vins, etc...), soit parce qu'il s'agit d'entreprises non productrices (par exemple les grands magasins).

Si l'extension de la T.V.A. au secteur transport était réalisée en maintenant ce cadre, les produits ou les entreprises concernés se trouveraient privés de la possibilité de déduire la T.V.A. facturée par les transporteurs publics, (S.N.C.F., routiers, bateliers(1)), par les loueurs de véhicules industriels (2) et par les commissionnaires de transport.

Dans beaucoup de cas, cela se traduirait pour les usagers non T.V.A. par une majoration des prix de transport tout au moins à concurrence de la partie T.V.A. dont le transporteur ou les intermédiaires du transport n'ont pu se reprendre au titre des déductions de T.V.A. payées en amont.

...

- 
- (1) 30 % au moins des transports de la Batellerie sont destinés à des usagers non assujettis à la T.V.A.
- (2) Ceux-ci estiment que 80 % de leurs clients ne sont pas assujettis à la T.V.A., et en particulier les Sociétés d'hydrocarbures et les Grands Magasins.

C'est ainsi par exemple qu'un prix de transport actuel de 100 frappé d'une T.V.A. de 10 %, dont le transporteur public a pu se reprendre de 6 %, coûterait vraisemblablement net à l'utilisateur non T.V.A.  $100 + (10 - 6) = 104$ , alors que pour l'utilisateur T.V.A. il serait de  $104 - 10 = 94$  par suite de ses possibilités propres de déduction de la T.V.A.

L'écart de prix serait encore aggravé en cas d'intervention d'un ou plusieurs intermédiaires dans le transport (loueurs, commissionnaires, ...) qui sont actuellement exemptés de la taxe de prestation de service et qui seraient par hypothèse soumis à la nouvelle T.V.A.

Le seul moyen pour les usagers non T.V.A. d'éviter cette pénalisation serait d'effectuer leurs transports avec leurs propres camions, auquel cas le transport leur reviendrait à 100 et même à moins de 100, si, du fait de l'extension de la T.V.A. aux transports, les taxes spécifiques au tonnage qui frappent les camions se trouvaient supprimées ou réduites.

Ainsi une extension non généralisée de la T.V.A. ferait naître une grave distorsion au détriment des transporteurs publics et plus encore des loueurs et des commissionnaires, et au bénéfice des transporteurs pour compte propre de produits non soumis à la T.V.A.

Pour combattre cette distorsion, le moyen qui consisterait à maintenir les taxes au poids pour les transporteurs pour compte propre en les réduisant ou en les supprimant pour les autres serait à la fois compliqué et insuffisant.

Il serait compliqué en raison de la nécessité de discriminer les véhicules suivant qu'ils transportent des marchandises T.V.A. ou non T.V.A.; Mais souvent même pour des transporteurs privés, les chargements sont mixtes, pouvant comprendre des marchandises T.V.A. et des marchandises autres.

Le moyen serait en outre insuffisant, car le maintien des taxes au poids au niveau actuel pour les seuls transporteurs privés laisserait subsister un avantage à leur profit (une partie de l'écart entre 100 et 104 dans l'exemple cité plus haut) qui ne pourrait être compensé que par une élévation du taux de ces taxes, assez difficile à réaliser en pratique.

Même en cas de généralisation de la T.V.A. des difficultés mineures subsisteront en matière de transports pour compte propre (difficultés d'appréciation du service rendu à soi-même) et de transports à destination des agriculteurs, par définition non assujettis à la T.V.A., (les gros agriculteurs ou des groupements d'agriculteurs auraient intérêt à organiser eux-mêmes leur transport d'approvisionnement, engrais par exemple, ou de livraison à moins qu'on ne les assujettisse à la T.V.A. pour leur activité "Transports").

Une distorsion de fait pourrait aussi résulter de la fraude (dissimulation par les transporteurs d'une partie de leur chiffre d'affaires taxable) ; dans un secteur où le nombre des petites entreprises est très élevé, où les irrégularités sont nombreuses (surcharges) et où le contrôle des comptabilités est difficile, cet argument prendrait toute sa valeur, spécialement dans l'hypothèse de non généralisation de la T.V.A. Par contre dans l'hypothèse de T.V.A. généralisée, surtout à un taux modéré, la fraude serait à la fois moins tentante (possibilités étendues de déduction en amont et en aval) et plus facile à contrôler.

L'extension de la T.V.A. ne peut donc se concevoir pour les transports que si elle est vraiment généralisée à tous les produits (y compris les produits agricoles dès qu'ils entrent dans le stade de la transformation et de la commercialisation) et à tous les secteurs de la production et de la distribution (commerce de gros et de détail, ce qui implique le remplacement des taxes locales actuelles par une taxe locale à la valeur ajoutée).

## 2) Problèmes de taux

La présente étude a été faite en fonction de deux hypothèses différentes en matière de taux, suivant que la généralisation de la T.V.A. se ferait avec un taux unique pour les prestations de services et les marchandises ou avec des taux différenciés.

### a) Première hypothèse : taux différenciés.

C'est d'ailleurs une telle hypothèse qu'avait envisagée le projet de loi n° 663 du 1er Juin 1960, portant réforme des taxes sur le chiffre d'affaires.

Alors que le taux ordinaire de la T.V.A. était porté, par ce projet de 20 à 22,50 % pour les marchandises (avec des taux réduits et des taux majorés pour certaines marchandises), le taux prévu pour les prestations de services, et donc pour les transports, était le taux de 10 %.

Il n'est pas douteux que la multiplicité des taux est une source de complications et même de distorsions qui réduisent dans une assez large mesure les avantages de simplicité et de neutralité de la T.V.A.

Les transports n'échapperaient pas à ces difficultés :

- i) Tout d'abord pour les marchandises qui bénéficieraient d'un taux réduit par rapport au taux de la prestation de service "transport", il en résulterait en principe un avantage pour le transport pour compte propre au détriment du transport public sous la forme d'une réduction du prix de vente global du produit au consommateur final, avantage qui serait plus sensible dans le cas où la livraison s'effectuerait directement à celui-ci. Cet inconvénient ne disparaîtrait que si l'on obligeait les entreprises concernées à isoler dans la comptabilité et la facturation le service "transport" rendu à soi-même ou au client, et à le taxer à part au taux de 10 %.

- ii) Réciproquement, pour toutes les marchandises soumises à un taux de T.V.A. supérieur à 10 % (et ce serait le cas général), les entreprises auraient intérêt, lorsqu'elles font du transport pour compte propre, à ne pas incorporer le service transport dans le prix de la marchandise, mais à vendre "départ usine", le service "transport" étant facturé et taxé à part ; il en irait de même pour les services "transports" que l'entreprise se rendrait à elle-même.

Mais en dehors de la difficulté de cette comptabilité qui d'ailleurs peut avoir un intérêt d'analyse économique en vue d'une meilleure productivité (1), il serait semble-t-il nécessaire de limiter, pour ce secteur à taux réduit de 10 %, les possibilités de déduction des T.V.A. perçues en amont lorsqu'elles seraient à un taux supérieur.

...

---

(1) Qui ne voit par exemple l'avantage d'isoler en comptabilité le coût souvent prohibitif de certains camionnages urbains dans les grands centres industriels dont l'individualisation ferait apparaître en pleine lumière le caractère aberrant de certaines implantations d'entreprises de production ou de distribution.

La déduction devrait alors, semble-t-il, être limitée par une double réfaction :

- une réfaction de taux (ou éventuellement une bonification) pour adapter les taux perçus en amont au taux applicable au stade considéré de façon que la T.V.A. frappe bien la valeur ajoutée propre à l'entreprise en cause, déduction faite de toute valeur ajoutée correspondant à un bien ou à un service reçu en amont et contenant de la T.V.A. déductible.
- Une réfaction obtenue par calcul du prorata, par rapport au chiffre d'affaires total de l'entreprise, du chiffre d'affaires évalué (services rendus à soi-même) ou facturé, correspondant à l'activité "transports".

La limitation correspondant à ce prorata aurait l'avantage de ne pas favoriser d'une manière inéquitable et improductive les transporteurs pour compte propre qui n'auraient pas une utilisation suffisante de leurs véhicules de transport.

- iii) Les transporteurs publics eux-mêmes devraient, en logique et en équité, être soumis à ce double prorata (de taux, et de chiffre d'affaires dans le cas d'activités mixtes)

b) Deuxième hypothèse : taux unique.

En regard de ces difficultés, le principe d'un taux unique offre sans aucun doute bien des avantages.

Mais le niveau plus ou moins élevé auquel ce taux unique se situerait ne peut laisser indifférent, spécialement en matière de prestations de services.

Un taux unique élevé qui serait fixé par exemple aux environs du taux ordinaire actuel de la T.V.A. (20 %) présenterait, semble-t-il, beaucoup d'inconvénients d'ordre pratique, alors que ses avantages risqueraient dans une large mesure de rester purement théoriques.

- i) tout d'abord il est infiniment probable que, dès le départ et surtout dans le cours de la discussion parlementaire sous l'influence des groupes de pression, un grand nombre d'exceptions serait apporté à ce taux unique, exceptions dont le nombre serait sans doute fonction du niveau plus ou moins élevé du taux choisi.

Dans ce régime ainsi abâtardi, les distorsions analysées plus haut qui résultent en matière de transport des exemptions totales ou partielles à la T.V.A. reparaitraient aussitôt.

- ii) La prime à la fraude serait accrue en proportion de l'augmentation du taux; plus alléchante, elle serait aussi plus difficile à réprimer, en raison même des exceptions plus nombreuses, et spécialement dans le domaine des transports où il existe un très grand nombre de petites entreprises dont la comptabilité est sommaire, où les charges sont mixtes en général (quant à la nature des marchandises), et où la surcharge des véhicules est une pratique assez fréquente.

Pour certains produits lourds et pour ceux des produits finis dans la valeur desquels le transport est un élément non négligeable du prix, la fraude deviendrait un facteur économique déterminant.

-iii) On peut d'ailleurs supposer qu'un très grand nombre d'artisans du transport (dont la productivité est faible sous l'angle économique) échapperaient à ce régime de T.V.A. à taux élevé.

Les taxes spécifiques qui les frapperaient alors seraient, semble-t-il, très loin de compenser le poids de la T.V.A. pour les autres transporteurs, surtout lorsqu'il s'agira de transports au stade terminal du circuit économique ou de transports destinés à des usagers non T.V.A.

Ne va-t-on pas ainsi conférer à ces artisans par la voie fiscale, et contrairement à la productivité économique générale, un véritable monopole pour un certain nombre de transports ?

Ne risque-t-on pas même de modifier artificiellement les méthodes et les circuits de distribution ? (par exemple ventes par correspondance avec rôle accru des transports terminaux par des artisans).

-iiii) D'une manière générale, la taxation des prestations de service à un taux aussi lourd apparaît difficilement acceptable.

On risque ainsi de contrarier une évolution en cours de l'économie nationale qui, comme cela se produit dans les pays hautement industrialisés, va dans le sens d'une meilleure division du travail en confiant à des entreprises spécialisées un certain nombre de services dont le rôle économique devient de plus en plus important :

- engineering
- leasing
- Recherches scientifiques et techniques
- Etudes de marché
- Organisation des entreprises, etc....

Ces prestataires de service d'un genre nouveau vont être pénalisés car le recours à de tels services, rendus par des tiers ou même rendu à soi-même par le producteur, n'apparaît pas toujours au chef d'entreprise comme nécessaire ou utile, même s'il est précieux pour l'ensemble de l'économie; bien souvent il faut un effort de persuasion pour convaincre les industriels d'une utilité qui est plus facile à percevoir sous l'angle global que sous l'angle individuel; une taxe de taux élevé n'augmentera pas cette compréhension.

Même pour les prestations de services rendus à des consommateurs terminaux, ce sera une aggravation sensible de leurs charges actuelles qui est difficile à justifier.

Dans une évolution économique où les loisirs prennent une importance croissante, un certain nombre de services sont appelés à jouer un rôle social et culturel considérable (voyages, spectacles, etc.); Les taxer par l'impôt indirect à un taux élevé conduira inévitablement à de nombreuses exceptions ou réductions de taux en faveur de certains de ces services selon des critères de discrimination plus ou moins arbitraires, qui se superposeront d'une manière incohérente aux discriminations, justifiées dans leur principe, des impôts directs (progressivité du taux de l'impôt sur le revenu en fonction de l'importance des revenus).

-iiii) Sur le plan international et notamment dans le cadre du Marché Commun, où la liberté des échanges de prestations de services est la règle, un taux qui serait en France de 4 ou 5 fois plus élevé que dans les pays voisins conduirait inévitablement à des détournements de courants d'échange au profit des prestataires de services installés dans ces pays.

La neutralisation à la frontière des différences de fiscalité n'est pas toujours possible en matière de services qui souvent sont rendus, sans support matériel visible taxable à l'entrée en France.

Même en matière de transport où le support matériel existe, des détournements de trafic sont à craindre (par exemple marchandises du Nord et de l'Est destinées à la région du Sud-Ouest et qu'on aurait intérêt à transporter par la voie fluviale et maritime par les ports du Nord de l'Europe).

b) Par contre, il semble qu'un taux unique de T.V.A. qui se situerait à 10 % ou aux alentours de ce pourcentage combinerait le maximum d'avantages théoriques et pratiques, car l'adoption d'un taux relativement faible apparaît comme la seule chance de faire passer une généralisation véritable et quasi totale de la T.V.A., à défaut de laquelle le maintien du "statu quo" fiscal apparaît préférable.

Un taux modéré aurait l'immense avantage non seulement de limiter les exceptions au strict minimum mais aussi de rendre la fraude négligeable, car celle-ci deviendrait à la fois non payante et très dangereuse pour les fraudeurs.

Certes le passage à un taux de T.V.A. de 10 % poserait un certain nombre de problèmes économiques et financiers, notamment pour les secteurs dont les produits sont actuellement frappés à un taux nettement plus élevé et où une telle réforme rendrait possible une certaine baisse des prix ou plutôt une augmentation des marges bénéficiaires et de l'autofinancement des entreprises.

Mais il n'est pas du tout certain que les recettes budgétaires globales s'en trouvent diminuées, ne serait-ce qu'en raison d'un certain transfert du produit des impôts indirects sur le produit des impôts directs.

Les comptes économiques de la Nation permettent d'évaluer le montant de recettes que l'on pourrait tirer d'une T.V.A. de 10 % qui frapperait la quasi totalité de la consommation française ( au stade terminal ) de produits ou de services, d'origine nationale ou étrangère.

En supposant, comme cela est logique et vraisemblable que subsisteraient parallèlement à la T.V.A. de 10 %, certains impôts indirects de consommation comme les taxes non T.V.A. sur les carburants, les droits sur l'alcool, etc.. les chiffres de la consommation française ( 235 950 millions de francs en 1962 ) montrent, que même en tenant compte de l'autoconsommation par les agriculteurs de leurs produits, les ressources fiscales à attendre de la fiscalité indirecte de consommation sur la base d'une T.V.A. généralisée de 10 % devraient être équivalentes et peut-être même supérieures à ce qu'elles sont actuellement.

Il est à peu près certain que la généralisation de la T.V.A. à un taux très modéré offrirait l'avantage d'une véritable neutralité économique et d'une bien meilleure répartition de la charge fiscale entre les contribuables. Elle redonnerait en outre à notre système fiscal une élasticité que la complexité et les taux actuels lui ont fait perdre.

### 3) Régime des artisans

Un taux modéré de T.V.A. est d'autant plus souhaitable en matière de transports qu'il permettrait de résoudre plus facilement le problème des artisans, nombreux dans ce domaine, ( bateliers et transporteurs routiers ).

Il paraît en effet inopportun, à toutes sortes de points de vue, d'établir un régime fiscal différent pour les artisans de celui qui serait applicable aux autres transporteurs, car il en résulterait dans ce secteur une distorsion grave qui favoriserait les formes les moins productives du transport.

Mais d'un autre côté, il est difficile, voire impossible pour les artisans, d'aggraver sensiblement le poids de la fiscalité qui frappe le transport et qui est actuellement très faible : 1,5 à 1,75 % du chiffre d'affaires pour la batellerie, 2 à 3 % pour les transports routiers. Or, il semble que, compte tenu des déductions en amont, la charge nette résiduelle d'une T.V.A. de 10 % pour le transporteur serait de l'ordre de 4 % ou plus, abstraction faite des possibilités de déduction en aval.

Sur ces bases, il est relativement facile de trouver des conditions d'extension de la T.V.A. acceptables par les artisans, ne serait-ce que par l'étude d'un système de déductibilité forfaitaire annuelle en ce qui les concerne, sous réserve que ce système ne les avantage pas indûment par rapport aux autres entreprises. Un tel système serait en particulier très justifié pour les bateliers en raison des conditions particulières de leurs investissements.

Avec un taux de T.V.A. de 20 %, la part résiduelle de T.V.A. qui frappe essentiellement les salaires et le bénéfice du transporteur, serait doublée (8 %) et le problème fiscal des artisans du transport deviendrait presque insoluble.

#### B. MAINTIEN D'UNE CERTAINE FISCALITE SPECIFIQUE.

Même dans l'hypothèse de la généralisation de la T.V.A. le maintien d'une certaine fiscalité spécifique, évidemment très réduite, peut se concevoir tant sur le plan national que sur le plan international.

a) Du point de vue international, et notamment sous l'aspect de l'harmonisation dans le cadre du Marché Commun, il apparaît en effet que le maintien des taxes spécifiques est envisagé pour les transports parallèlement à l'application à ce

secteur à partir du 1er Janvier 1967 "du régime général en vigueur dans chaque Etat membre en matière de taxe sur le chiffre d'affaires" (article 5 de la proposition de décision du Conseil de la Communauté Economique Européenne - Voir annexe C)," compte tenu - ajoute l'article 5 - des décisions que le Conseil pourrait prendre au sujet de l'introduction d'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires".

L'article 4 de la proposition de décision du Conseil de la Communauté Economique Européenne précise en effet :

"A partir du 1er Janvier 1969 les régimes de taxes et redevances spécifiques applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable effectués tant en trafic national qu'en trafic international, seront aménagés de façon à réaliser la mise à la charge des usagers des infrastructures de transport des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables. En ce qui concerne les taxes sur les carburants, cet aménagement devra tenir compte des objectifs de la politique commune de l'énergie".

Ce n'est donc que dans la mesure où les taxes spécifiques sur les transports tiendraient lieu de taxes sur le chiffre d'affaires (article 5 du texte précité, 2ème paragraphe) que ces taxes spécifiques devraient disparaître pour être remplacées par le régime général de la taxe sur le chiffre d'affaires.

b) Du point de vue national, une fiscalité spécifique diversifiée combinant la taxe à la circulation (taxes sur les carburants et éventuellement taxe à la tonne kilomètre comme en Allemagne) et les taxes au poids, est sans doute celle qui permet le mieux de réaliser la plus juste évaluation de la charge incombant à chaque véhicule pour la couverture des dépenses de l'infrastructure.

Certes il sera nécessaire, au moins psychologiquement, qu'une réduction substantielle de ces taxes au poids accompagne la réforme d'extension de la T.V.A. pour ceux des transporteurs qui seraient assujettis à la taxe sur le chiffre d'affaires.

Cette réduction devrait, semble-t-il, intervenir même dans l'hypothèse où les études financières entreprises concernant l'infrastructure feraient apparaître que la fiscalité spécifique actuelle est à peine suffisante pour couvrir le droit d'usage de l'infrastructure. Contrairement à ce que l'on peut penser, cette hypothèse n'est pas tellement invraisemblable en ce qui concerne les véhicules utilitaires, malgré le poids apparemment très lourd des taxes sur les carburants.

Le tableau annexe n° VIII fait en effet ressortir que le poids total de la fiscalité spécifique (y compris les taxes sur les carburants, est relativement faible à la tonne kilomètre pour les véhicules d'un poids supérieur à 2 tonnes :

- 1.86 à la tonne kilomètre pour les véhicules de 15 à 24 tonnes,
- 3.24 à la tonne kilomètre pour les véhicules de 7 à 13 tonnes,
- 5.06 à la tonne kilomètre pour les véhicules de 3,5 à 7 tonnes,
- 7.58 à la tonne kilomètre pour les véhicules de 2 à 4,5 tonnes

( chiffres évalués en centimes de Francs 1963).

Le tableau annexe n° XI, partant d'une hypothèse de calcul qui s'y trouve précisée, indique que le poids total de la fiscalité spécifique qui frappe les transports publics routiers de marchandises (616 millions, en y comprenant la fiscalité sur les carburants) semble inférieur à la part qui devrait leur incomber dans la totalité des charges d'infrastructure, d'entretien et de police de la circulation routière.

Quoiqu'il en soit, une réduction sensible de l'ensemble des taxes au poids pour les transporteurs qui seraient assujettis à la T.V.A. rendrait en tous cas cette fiscalité spécifique d'autant plus supportable que le régime de la T.V.A. comporte une double déductibilité, pour le transporteur et pour l'usager T.V.A., et que, pour ce dernier, dans l'hypothèse envisagée ci-dessus page 14, un prix actuel de transport de 100, passerait à 94, prix hors T.V.A.

Si d'ailleurs les études entreprises sur le coût de l'infrastructure faisaient apparaître que le poids total de la fiscalité spécifique excède le juste prix du droit d'usage, soit en valeur absolue, soit relativement par rapport aux autres modes de transport (comparaison à faire avec la S.N.C.F. dont l'Etat finance en partie l'infrastructure) ou par rapport aux transporteurs des autres pays, il semble que l'adaptation de cette fiscalité au niveau souhaitable devrait se faire de préférence par un ajustement des taxes sur les carburants, ajustement qui sera d'ailleurs un jour indispensable dans le cadre du Marché Commun.

c) Il ne semble pas que le maintien d'une fiscalité coordinatrice destinée à corriger des inégalités entre les divers modes de transport soit souhaitable, sauf à titre tout à fait transitoire, car elle serait en contradiction avec la politique rationnelle adoptée par le Ministre des Travaux Publics et qui consiste à fonder la coordination sur l'établissement d'une tarification établie d'après l'analyse du prix de revient réel de chaque mode de transport et sur le libre choix par l'usager.

Dans la mesure toutefois où une telle fiscalité coordinatrice subsisterait temporairement, il y aurait intérêt à en prévoir la dégressivité périodique jusqu'à suppression complète.

Le 4ème Plan, à cet égard, envisage le maintien de la seule surtaxe de zone longue qui a essentiellement un rôle de coordination entre le rail et la route, et semble indiquer que l'extension de la T.V.A. au secteur des transports devrait coïncider avec la suppression de la taxe générale au poids qui a un certain effet coordinateur entre transports pour compte propre et transports pour compte d'autrui.

C'est peut-être vouloir assigner à cette fonction coordinatrice, fût-elle temporaire, de la fiscalité, un objet trop limité.

## CONCLUSION :

I. En conclusion, il apparaît fortement au groupe d'étude que l'extension de la T.V.A. au secteur des transports, si souhaitable qu'elle soit pour de nombreuses raisons nationales ou internationales, ne peut se concevoir que dans l'hypothèse d'une généralisation totale du système de la T.V.A. à l'ensemble de l'activité économique du pays.

Par ailleurs cette généralisation n'est possible et souhaitable que dans l'hypothèse où elle se ferait avec le minimum de discriminations ou d'exceptions et sur la base d'un taux modéré.

Un régime généralisé de T.V.A. est certainement en

théorie le meilleur système fiscal du point de vue économique. Mais pour qu'un tel régime ait effectivement dans la réalité toutes les vertus qu'on en attend, le choix du taux applicable a une importance primordiale.

Il est indispensable que la réforme n'aboutisse pas à une aggravation de la charge fiscale globale qui pèse actuellement sur le secteur des transports. De l'avis du groupe d'étude, cette situation serait atteinte avec un taux de T.V.A. qui ne serait pas supérieur à 10 % et avec un système de déductibilité très général pour tous les éléments du prix de revient du transport.

II. Dans l'hypothèse d'une généralisation de la T.V.A. à un taux modéré, on peut résumer ainsi ce que pourrait être la fiscalité des transports telle qu'elle est esquissée dans la présente étude :

1) Application aux transports du régime général de T.V.A., correspondant pour ce secteur économique à la part de fiscalité générale indirecte qui lui incombe au titre de sa contribution aux charges générales de la Nation.

Ainsi seraient réalisées l'unité et la neutralité du régime fiscal général aussi bien entre les différents modes de transport qu'entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui.

Cette unité apparaît souhaitable à de nombreux points de vue ; toutefois des réserves ont été faites à cet égard par les représentants de la Direction des Transports Terrestres du Ministère des Travaux Publics au sujet des changements qui en résulteraient dans les conditions présentes de concurrence entre transporteurs pour compte propre et transporteurs pour compte d'autrui, au détriment de ces derniers.

2) Dans le cadre de cette généralisation de la T.V.A., transformation nécessaire de la fiscalité sur les carburants dont l'analyse fait ressortir qu'elle comprend trois sortes d'impôts :

- a) une part de T.V.A. sur la base du taux normal de T.V.A. applicable à l'énergie (actuellement 10 %), ce taux étant calculé sur le prix de vente au consommateur,
- b) une part (à déterminer) représentative, soit seule, soit associée à d'autres taxes spécifiques sur les véhicules, du droit d'usage de l'infrastructure utilisée,

- c) un impôt général de consommation qui, s'il devait être maintenu, ne devrait frapper que le consommateur final.

En ce qui concerne les transports économiques et spécialement les transports de marchandises, la fiscalité des carburants ne devrait, en bonne logique, comprendre que les parts a) et b).

3) Etude de dispositions permettant de ne pas exclure les artisans du transport de l'extension envisagée de la T.V.A., notamment par la mise en oeuvre d'un système de déductibilité forfaitaire annuelle en ce qui les concerne.

4) Le maintien d'un taux très réduit de taxes spécifiques au poids (taxe générale et surtaxe) peut se justifier par trois sortes de raisons :

- a) Combiné avec une fiscalité sur les carburants exactement dosée, il permet un nuancement plus exact de la redevance pour l'usage de l'infrastructure.
- b) Cette part de fiscalité spécifique représentative du droit d'usage de l'infrastructure pourrait, sans enfreindre les règles de la Communauté Européenne, être imposée à tous les véhicules étrangers circulant en France, proportionnellement à l'utilisation qu'ils font du réseau français.

Ce serait, dans ce domaine limité, une application parfaitement logique du principe de la territorialité et un moyen de neutraliser le handicap des transporteurs français.

- c) A titre transitoire, cette taxe pourrait continuer à inclure un impôt à caractère coordinateur, malgré la faible efficacité relative d'un tel impôt. Ce prélèvement devrait disparaître complètement lorsque la coordination tarifaire aura reçu une application générale.

III. Le Groupe d'étude s'est enfin efforcé de chiffrer l'ampleur des répercussions qu'entraînerait l'extension de la T.V.A. au secteur des transports, sur la base d'un taux de 10 % (cf. annexes D,E,F) Pour chaque mode de transport, un bilan d'ensemble a été esquissé qui peut se résumer dans le tableau suivant :

(en millions de F.)	Poids de la fiscalité actuelle			Poids de la fiscalité nouvelle (T.V.A. de 10 %)	
	Fiscalité au tonnage	Charge de TVA pour les transporteurs privés dont les produits sont passibles de cette taxe	Total des colonnes (1) et (2)	1ère hypothèse : déduction uniforme de 6 %	2ème hypothèse : déductions différenciées par mode de transport :
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
- Transports publics routiers :	104,9	-	104,9	135,4	155,7
- Transports privés routiers	139,5	100 à 300	239,5 à 439,5	344	395,6
- S.N.C.F.	0	-	0	185,2	138
- Transports par voie d'eau	5	*	*	15,6	23,5
* Chiffre indéterminé					

Un relèvement sensible de la charge fiscale nominale imposée au secteur dans son ensemble, particulièrement aux transports pour compte d'autrui, paraît ainsi probable. En fait, la situation réelle de chaque catégorie de transporteurs apparaît assez diverse :

1°) Pour la S.N.C.F., la substitution de la T.V.A. à la taxe sur les prestations de services frappant le trafic des voyageurs viendrait pratiquement compenser cette surcharge, car elle ouvrirait le droit à déduction sur les achats de produits nécessaires au trafic-voyageurs.

2°) Pour l'ensemble des transports routiers publics et privés, le relèvement de la charge fiscale nominale serait assez modéré. Il est même possible (mais non certain) que les transports pour compte propre bénéficient, dans l'ensemble, d'une légère réduction dans la mesure où ils paient en général actuellement, en sus des taxes spécifiques, la T.V.A. sur la valeur ajoutée par leurs propres services de livraisons, et ceci à des taux

dépassant le plus souvent 10 %. Mais, pour les divers transports routiers dont le coût par tonne-kilomètre est élevé (camionnage urbain par exemple), le paiement de la T.V.A. devrait porter sur des sommes sensiblement supérieures à celles qui correspondent à la fiscalité spécifique actuelle.

3°) En ce qui concerne la voie d'eau, les gros transporteurs ne seraient pas défavorisés par rapport à la situation actuelle, mais, pour les artisans marinières, l'aggravation de la charge fiscale ne serait évitée que s'ils étaient autorisés à bénéficier d'un forfait annuel de déduction de la taxe.

Cependant la charge fiscale réelle serait moins importante que ne l'indique le tableau ci-dessus. En effet la taxe versée par le transporteur pourra être déduite par l'usager, à l'inverse des taxes au tonnage ; il est probable, si le nombre des produits qui échappent à l'application de la T.V.A. est limité, que le niveau du coût réel des prestations de transport aura tendance, dans l'ensemble, à diminuer sans compression des marges bénéficiaires des transporteurs.

Néanmoins les recettes fiscales de l'Etat seraient appelées à se maintenir, et peut-être même à s'accroître, du fait d'une meilleure incidence économique de l'impôt et de la réduction des possibilités de fraude.

Le souci essentiel du groupe d'étude dans le présent rapport a été, non seulement de proposer, pour le régime fiscal des transports, une solution présentant une certaine cohérence et une certaine logique interne, mais aussi de rendre ce régime fiscal compatible avec toutes les exigences générales d'ordre national ou international, qu'elles soient économiques, financières ou même politiques.

Le groupe estime que les dispositions d'application des mesures qu'il suggère pourraient comporter des variantes de détail, à condition toutefois que ne soient pas mises en cause cette cohérence et cette compatibilité.



A N N E X E S

---



## A N N E X E A

### RESUME DU REGIME FISCAL (1) ACTUEL DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

#### I - Exposé du régime fiscal.

Le régime fiscal actuel des transports de marchandises découle de la loi de Finances du 4 Août 1956 qui a autorisé le Gouvernement :

- d'une part à supprimer par décret la taxe sur les prestations de services applicable aux transports de marchandises,

- d'autre part à remplacer cette taxe par de nouvelles taxes frappant les véhicules servant à ces transports.

1/ Pour les transports routiers, ces mesures ont été réalisées par le Décret du 19 Septembre 1956 qui a institué, aussi bien pour les transports publics que pour les transports privés de marchandises, deux sortes de taxes :

a) une taxe générale applicable à tous les véhicules dont le poids total autorisé en charge dépasse 3 tonnes s'il s'agit d'un camion, 750 kg pour une remorque.

Les taux en sont les suivants : (par tonne ou fraction de tonne)

	<u>Taux semestriel</u>	<u>Taux Journalier</u>
- Transports privés	27,50 F	0,55 F
- Transports publics	30 F	0,60 F

b) une surtaxe (dite de zone longue) qui frappe tout véhicule ou ensemble routier dont le poids total autorisé en charge excède 6 tonnes et qui circule en dehors de la zone courte, c'est-à-dire sur une distance en moyenne supérieure à 150 km.

Les taux sont les suivants : (par tonne ou fraction de tonne)

./..

(1) La taxation des carburants n'est pas étudiée dans ce résumé.

	<u>Taux semestriel</u>	<u>Taux journalier</u>
- Transporteur public adhérent d'un groupement professionnel	100 F.	2 F.
- Transporteur public non adhérent d'un groupement professionnel	125 F.	2,50 F.
- Transport privé	100 F.	2 F.

Ces taxes et surtaxes sont applicables aux véhicules étrangers sauf dans le cas d'accords de double imposition.

### 2/ Pour les transports par voie d'eau.

Les taxes, remplaçant la taxe de prestation de services, varient selon la nature du bateau et sont calculées sur la base de la tonne de port en lourd, par exemple :

	<u>Taux semestriel</u>	<u>Taux journalier</u>
- Automoteurs	1,30 F.	0,026 F.
- Automoteurs citernes	3,90 F.	0,078 F.

Les taxes s'appliquent également aux bateaux étrangers.

### 3/ Pour les transports par fer.

Il avait été envisagé, semble-t-il, en 1956 de créer également une taxe spécifique, en remplacement de la taxe de prestation de services supprimée pour les transports de marchandises de la S.N.C.F., mais cette idée n'a pas été retenue.

## II - Caractéristiques et objectifs de ce régime fiscal.

Trois sortes de préoccupations semblent avoir conduit à ce régime fiscal de 1956 :

1/ En tant qu'instrument de la fiscalité générale sur les transports, ce régime a paru, à ses promoteurs, présenter les avantages suivants :

- Les taxes au poids constituent une forme d'impôt simple et qui, dans un secteur où il y a beaucoup de petites entreprises offre l'avantage de ne pas exiger de vérifications comptables et d'échapper à la fraude.

- Ce système de taxes dont l'incidence décroît lorsque l'activité du véhicule augmente, incite les transporteurs à utiliser au mieux leur matériel.

- Il rétablit une certaine neutralité fiscale notamment entre les transports publics et les transports privés, neutralité que n'avait pas la taxe sur les prestations de service qui ne frappait pas les transports pour propre compte.

2/ En tant que moyen de coordination, ce régime fiscal offre donc l'avantage d'établir un certain équilibre :

- d'une part entre les transporteurs, suivant qu'il s'agit de transports publics ou de transports privés,

- et d'autre part entre les modes de transports : le principal objectif à cet égard est de favoriser la coordination rail-route, par la surtaxe qui pénalise les transports routiers à longue distance.

3/ Enfin ce régime fiscal tend à faciliter le regroupement des transporteurs au sein d'organismes professionnels, en faisant bénéficier d'un allègement fiscal ceux qui adhèrent à ces organismes.



## A N N E X E B

### RESUME DU SYSTEME FISCAL DE LA TAXE A LA VALEUR AJOUTEE

----

#### I - Principes et avantages théoriques de la taxe à la valeur ajoutée.

L'objectif recherché par l'introduction d'une taxe à la valeur ajoutée est que les marchandises et services identiques ou comparables supportent une charge fiscale uniforme, quel que soit le nombre de transactions effectuées jusqu'au consommateur final. Cet objectif, qui suppose la suppression de tout effet en cascade, est en principe atteint de la façon suivante : l'impôt n'est pas perçu sur le chiffre d'affaires brut de l'entreprise mais sur son chiffre d'affaires net. Par chiffre d'affaires net, on entend la différence entre le chiffre d'affaires brut de l'entreprise considérée et le montant des prestations qui lui ont été fournies par d'autres entreprises et sur lesquelles la taxe a déjà été payée. Le chiffre d'affaires net représente, en principe, la "valeur ajoutée par l'entreprise" qui, seule est soumise à l'impôt. Si l'on parvient à appliquer intégralement ce principe dans la pratique, les avantages, par rapport à tout autre système de taxe sur le chiffre d'affaires, sont considérables, à savoir :

- Le taux de la taxe étant uniforme, il n'y a plus de distorsion de la concurrence entre produits comparables du fait de différences dans la charge fiscale. La taxe à la valeur ajoutée peut donc être considérée comme "neutre" en matière de conditions de concurrence ;

- La suppression d'une transaction ne peut plus aboutir à une réduction de la charge fiscale grevant les marchandises ou services. La taxe à la valeur ajoutée peut donc être considérée comme "neutre" en ce qui concerne les tendances à la concentration ;

- La charge totale supportée par une marchandise ou un service au titre de la T.V.A. correspond toujours au taux nominal de cette dernière, car chacun des divers éléments concourant à la formation du prix n'est soumis à la taxe qu'une seule fois. Il est donc possible de déterminer exactement la charge totale grevant chaque marchandise ou chaque service. Il est donc possible aussi d'effectuer très exactement les compensations nécessaires au passage des frontières : ristournes à l'exportation et taxes compensatrices à l'importation.

## II - Problèmes et difficultés pratiques pour l'application d'un système de taxe à la valeur ajoutée.

Il est cependant très difficile de réaliser en pratique ces avantages théoriques de la taxe sur la valeur ajoutée. On commence à s'en apercevoir lorsqu'on cherche à déterminer par quelle méthode il convient de percevoir l'impôt sur le chiffre d'affaires net.

On peut envisager deux possibilités : la déduction base sur base et la déduction taxe sur taxe.

Dans le premier cas (déduction base sur base), on calcule le chiffre d'affaires brut. Cependant, l'entreprise doit également indiquer le montant des prestations qui lui ont été fournies par d'autres entreprises et sur lesquelles la taxe a déjà été payée. On fait alors la différence entre le chiffre d'affaires brut de l'entreprise et le montant des prestations qui lui ont été ainsi fournies et c'est sur cette différence que la taxe est perçue. Prenons le cas d'une entreprise qui a vendu des marchandises pour un prix total de 100.000 F., marchandises qu'elle avait elle-même achetées 80.000 F. ; son chiffre d'affaires net (valeur ajoutée) est de 20.000 F.. En supposant que le taux de la T.V.A. soit de 10%, l'impôt dû par cette entreprise sera de 2.000 F..

Dans le second cas (déduction taxe sur taxe) on commence également par calculer le chiffre d'affaires brut, soit 100.000 F. pour l'entreprise considérée ci-dessus, et l'on applique le taux de la T.V.A. à ce chiffre d'affaires brut, ce qui donne, dans le cas considéré, 10.000 F.. Cependant, l'entreprise peut déduire de la taxe due par elle celles qui ont été payées déjà sur les transactions antérieures et dont le montant est visible sur les factures. Dans l'exemple choisi, les taxes antérieures représentent 10% de 80.000 F., soit 8.000 F.. L'entreprise considérée ne paiera donc, au titre de la T.V.A., que  $10.000 \text{ F.} - 8.000 \text{ F.} = 2.000 \text{ F.}$ , soit une somme égale à celle résultant du procédé de déduction base sur base.

En cas de taux multiples ou si des exonérations sont consenties, la déduction taxe sur taxe présente des avantages considérables par rapport à la déduction base sur base.

La déduction base sur base serait dans ce cas difficilement applicable, car il serait pratiquement impossible de répartir les transactions antérieures en vue de les affecter aux chiffres d'affaires bruts donnant lieu à des taux d'imposition différents.

On pourrait procéder seulement à des évaluations qui entraîneraient nécessairement des distorsions de la concurrence entre les diverses entreprises. Ceci apparaît tout particulièrement dans le cas des dépenses d'investissements effectuées par des entreprises pour l'acquisition d'équipements destinés à la réalisation de transactions soumises à des taux différents.

Par contre, dans le cas de déduction taxe sur taxe, il n'est pas nécessaire de répartir le montant des transactions antérieures entre les divers chiffres d'affaires bruts réalisés par l'entreprise. L'entreprise ne peut, en effet, que déduire de la T.V.A. due par elle les taxes déjà payées sur les transactions antérieures, taxes dont elle voit le montant sur les factures de ses fournisseurs. Ce système présente un autre avantage : même en cas d'application de taux réduits, la charge totale supportée par le produit final correspond toujours au taux nominal de l'impôt et elle est donc exactement connue. Il n'y a donc pas de distorsion de la concurrence sur le marché intérieur et les compensations à la frontière peuvent être effectuées de façon exacte.

Pour ces raisons, il faut, sans conteste, donner la préférence à la méthode de déduction taxe sur taxe.

### III - Régime français de la taxe à la valeur ajoutée.

Le régime français pratique la méthode de déduction taxe sur taxe.

#### A - Champ d'application.

Appliquée à la majorité des produits, la T.V.A. frappe les opérations réalisées par les "assujettis", c'est-à-dire les producteurs fiscaux, les entrepreneurs de travaux immobiliers et les grossistes.

Chaque assujetti acquitte la taxe sur le montant de ses ventes ou livraisons, sous déduction de celle qui a grevé l'ensemble des éléments ayant une incidence sur le prix de revient des produits (matières premières et produits assimilés utilisés dans la fabrication, investissements, équipements, matériels, fournitures et certains services constituant les charges normales de l'entreprise).

Ainsi l'impôt effectivement acquitté par chaque redevable tend à frapper la valeur que l'intéressé a ajoutée aux produits fabriqués ou vendus.

#### B - Assiette.

##### a) Ventes.

Le chiffre d'affaires est constitué par le montant

de la vente, tous frais et toutes taxes à la charge du vendeur compris, en particulier les taxes sur le chiffre d'affaires, impôts indirects et taxes diverses.

- b) Livraisons à soi-même, manquants, matériaux extraits.

Le prix imposable est le prix normal de vente en gros des produits similaires ou, à défaut d'éléments de comparaison, le prix de revient augmenté du bénéfice normal de gros et de la taxe elle-même. Toutefois, lorsqu'il s'agit de produits non marchands, la taxe est liquidée sur le prix de revient augmenté de la taxe.

C - Régime des déductions applicables dans le cadre de la taxe sur la valeur ajoutée.

Les assujettis à la T.V.A. peuvent déduire chaque mois, de la T.V.A. correspondant au montant de leurs affaires, la T.V.A. et la T.P.S. ayant grevé les matières, produits ou objets acquis par eux, les livraisons faites à eux-mêmes ou les services utilisés par eux, qui figurent sur les factures d'achat ou qui ont été payés, directement par eux-mêmes lors de la livraison ou lors de l'importation des matières, produits ou objets ; toutefois les taxes ne sont déductibles que le mois suivant.

- a) Déductions physiques.

Elles portent sur les taxes ayant grevé :

1. Les achats et les importations de produits revendus en l'état ;
2. Les achats et les importations de matières premières, produits semi-finis et tous produits qui entrent, intégralement ou pour partie, dans la composition ou la présentation commerciale ;
3. Les biens qui, sans être incorporés au produit fini, sont détruits ou perdent leurs qualités spécifiques au cours d'une même opération de fabrication, tels que la force motrice ou les solvants.

Ces déductions ne sont possibles que dans la mesure où les ventes de produits fabriqués sont soumises à la T.V.A. ou réalisées à l'exportation. Si la fabrication porte à la fois sur des produits taxables et des produits exonérés, la déduction ne s'applique qu'aux matières utilisées à la fabrication des produits taxables.

## b) déductions financières.

Depuis la réforme de 1954, à la notion de déduction physique limitée aux matières premières et produits assimilés est venue s'ajouter celle de déduction financière, intéressant l'ensemble des éléments, biens ou services qui ont une incidence sur le prix de revient des produits.

## c) Montant et limite des déductions.

- règle du prorata.

Lorsqu'il a des activités non taxables, le redevable ne récupère pas la totalité des taxes ayant grevé les biens ou services déductibles, mais affecte ces taxes d'un coefficient de récupération, le " prorata", déterminé par le rapport entre l'ensemble des affaires soumises à la T.V.A. ou effectuées en suspension et le chiffre d'affaires total de son entreprise, exception faite des livraisons à soi-même.

- règle du butoir.

Sauf en cas d'exportation, le mécanisme de la déduction ne peut aboutir à un remboursement, même partiel, de la taxe qui a grevé une marchandise déterminée. La déduction est donc limitée par le montant des taxes exigibles pour l'entreprise considérée.

## d) Taux de la T.V.A.

Taux normal : 20 %  
Taux réduits: 10% et 6%  
Taux majorés: 25% et 27%.



## A N N E X E C

### EXTRAIT DE LA PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE RELATIVE A L'HARMONISATION DE CERTAINES DISPOSITIONS AYANT UNE INCIDENCE SUR LA CONCURRENCE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS.

#### Section I

#### Dispositions en matière fiscale

##### Article premier

Avec effet à la date du 1.1.1965, il sera procédé:

- a) à la suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles à l'occasion de leur utilisation pour l'exécution de transports dans un Etat membre autre que celui de leur immatriculation ;
- b) à l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires et des bâtiments de navigation intérieure.

##### Article 2

Avec effet à la date du 1.1.1966, il sera procédé à l'uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules et sur les bâtiments de navigation intérieure destinés au transport de marchandises.

##### Article 3

1. Avec effet à la date du 1.1.1966, il sera procédé dans chaque Etat membre, en vue de les rendre équivalents dans leurs effets, à un aménagement des régimes fiscaux spécifiques applicables, dans le domaine des transports par route et dans celui des transports par voie navigable, aux transports de marchandises effectués par des entreprises de transport et par les autres entreprises pour leurs propres besoins.

2. Avant le 1er juillet 1965, les Etats membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif visé au § 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'Etat membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

## Article 4

A partir du 1.1.1969, les régimes de taxes et redevances spécifiques applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable effectués tant en trafic national qu'en trafic international, seront aménagés de façon à réaliser la mise à la charge des usagers des infrastructures de transport des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables.

En ce qui concerne les taxes sur les carburants, cet aménagement devra tenir compte des objectifs de la politique commune de l'énergie.

## Article 5

1. A partir du 1er janvier 1967, le régime général en vigueur dans chaque Etat membre en matière de taxe sur le chiffre d'affaires, sera appliqué aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, compte tenu des décisions que le Conseil pourrait prendre au sujet de l'introduction d'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires.

Dans la mesure où les transports se trouveraient soumis à des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires, le régime général se substituera à ces régimes de taxes spécifiques.

2. Avant le 1er juillet 1966, les Etats membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif fixé au § 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'Etat membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

ANNEXE D

BILAN D'ENSEMBLE DES REPERCUSSIONS  
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS D'UNE  
EXTENSION DE LA T.V.A. AU TAJX DE 10 %.

I - CONSEQUENCES POUR LES TRANSPORTEURS.

Les conséquences du changement de fiscalité pour les transporteurs de marchandises doivent pour être jugées de façon complète être examinées d'une part globalement sur l'ensemble des transports de marchandises, et d'autre part relativement suivant les différentes catégories de transporteurs et les divers modes de transport.

A - Poids global de la T.V.A. de 10%.

Le chiffre d'affaires global des transports de marchandises est évalué ainsi d'après les Comptes des Transports de la Nation ( 1961 ) :

Transports publics : (en millions de Francs)

Route	:	3 385
S.N.C.F.	:	4 632
Voie d'eau	:	293

<u>Total</u>		8 310
--------------	--	-------

Transports privés :

Route	:	8 600
Voie d'eau	:	99

<u>Total</u>		8 699
--------------	--	-------

Le poids de la T.V.A., en ne tenant pas compte des déductions, serait :

Transports publics : 10 % de 8 310 = 831.

dont : 338 pour les transports routiers  
463 pour la S.N.C.F.  
29 pour la voie d'eau.

Transports privés : 10 % de 8 699 = 870.

dont : 860 pour les transports routiers  
10 pour la voie d'eau.

Mais, compte tenu des déductions permises, le poids résiduel de T.V.A. serait le suivant (en estimant le droit de reprise du transporteur à 6% en moyenne globale.) (1)

Transports publics : 4% de 8 310 = 332,4

dont : 135,4 pour les transports routiers.  
185,2 pour la S.N.C.F..  
11,7 pour la voie d'eau.

Transports privés : 4% de 8 699 = 347,9

dont : 344,0 pour les transports routiers.  
3,9 pour la voie d'eau.

---

Total : 680,3

---

(1) C'est une moyenne que l'on peut admettre pour l'ensemble des transports de marchandises, à condition que jouent réellement les possibilités de déductions envisagées dans le rapport ; naturellement les pourcentages réels de déduction varieront sensiblement d'un mode de transport à l'autre et à l'intérieur d'une même catégorie de transport, d'un transporteur à l'autre.

Ces derniers chiffres changent si, au lieu de retenir un pourcentage uniforme de déduction, on utilise pour chaque mode de transport les pourcentages qui résultent des annexes X, XIV bis et XVII (7% pour S.N.C.F., 5,4% pour le transport par route, 4% pour la voie d'eau).

Le tableau ci-dessous résume, compte tenu de ces diverses hypothèses les éléments de comparaison entre le poids de la fiscalité actuelle et celui qui résulterait de la réforme envisagée :

	Poids de la fiscalité actuelle			Poids de la fiscalité nouvelle (T.V.A. 10%)	
	Fiscalité au tonnage (1)	Charge de la TVA pour les transporteurs privés dont le produit est passible de la TVA. (2)	Total des colonnes (1) et (2) (3)	1ère hypothèse déduction uniforme de 6% (4)	2ème hypothèse déductions différenciées par mode de transport (5)
Transport public routier	104,9		104,9	135,4	155,7
Transport privé routier	139,5	100 à 300	239,5 à 439,5	344	395,6
S.N.C.F.	0		0	185,2	138
Voie d'eau	5	*	*	15,6	23,5
* Chiffres indéterminés.					

On voit que le poids d'une T.V.A. de 10% est du même ordre de grandeur que la fiscalité actuelle pour le transport routier et sensiblement supérieur pour les autres transporteurs.

Mais le transporteur n'est qu'un collecteur d'impôts qui répercute la charge fiscale indirecte sur ses clients et le poids apparent d'une T.V.A. de 10% serait d'autant plus facile à supporter pour les transporteurs que le système de la T.V.A. implique de très larges possibilités de déductions en aval pour les usagers qui seraient en règle générale assujettis eux-mêmes à la T.V.A..

B - Poids relatif d'une T.V.A. de 10% entre les différents transporteurs.

Ce poids relatif importe au moins autant que le poids global, car il peut entraîner une modification sensible de l'équilibre existant entre les différentes catégories de transporteurs.

Examinons successivement le cas de chaque mode de transport :

1) S.N.C.F..

Au premier abord, la S.N.C.F. pourrait paraître désavantagée par la réforme, du fait que depuis 1956 la taxe de prestations de service a été supprimée pour tous les transports de marchandises et qu'elle n'a pas été remplacée pour les transports par fer par un impôt spécifique, comme cela a été le cas pour les autres modes de transport.

Cependant ce désavantage apparent disparaît et se transforme même en avantage relatif, si l'on remarque que la S.N.C.F. bénéficierait de déductions relativement plus importantes que les autres modes de transport du fait de ses énormes investissements d'infrastructure et que la réforme lui procurerait un gain sensible sur le trafic "voyageurs", par rapport à la fiscalité actuelle. Le Tableau annexe XIV bis du rapport montre en effet que, compte tenu de ses possibilités de déductions évaluées à 7%, la S.N.C.F. n'aurait à payer que 3% sur son trafic "Marchandises" (4.632 millions de F.), soit 138 millions de F.. Mais viendrait en déduction de cette charge le gain que lui procurerait la substitution de la T.V.A. à la taxe actuelle de prestation de service sur le trafic "voyageurs" soit 121 millions de F. (5,50% de 2.200 millions de F.).

La S.N.C.F. craint toutefois que l'extension de la T.V.A., si elle devait entraîner la suppression totale de la surtaxe de zone longue, ne modifie à son détriment l'équilibre actuel rail-route, du fait qu'une taxe sur le chiffre d'affaires pèse proportionnellement moins qu'un impôt au poids sur les transports routiers à longue distance car le prix du transport diminue en général avec la distance.

2) Transports routiers.

L'examen du tableau comparatif figurant dans le paragraphe A ci-dessus, fait ressortir que le poids de la fiscalité nouvelle serait pour les transports publics à peine supérieur à celui de la fiscalité spécifique actuelle, mais

que par contre il pourrait être considérablement accru pour les transports privés ; cela s'explique par le fait que les transporteurs publics font beaucoup plus de transport à longue distance que les transporteurs privés, et que pour cette raison la valeur moyenne du coût de transport à la tonne-kilométrique est environ 3 fois plus élevée pour le transport privé que pour le transport public.

Mais, ainsi que le montre le tableau de la page 3, cette impression d'augmentation de charge pour le transport privé par rapport à la fiscalité actuelle disparaît dans certains cas si l'on remarque qu'actuellement un producteur assujéti à la T.V.A. qui fait du transport pour compte propre voit ses frais de transport incorporés dans le prix final de la marchandise et ainsi soumis, sans possibilité de déduction, au taux de T.V.A. qui frappe ce produit. Il ne peut se soustraire à cette surcharge fiscale qu'en vendant "départ usine" et en facturant à part le transport pour les transports de livraison (1) ; cela ne lui est jamais possible pour ses transports d'approvisionnement, que ceux-ci d'ailleurs soient effectués par lui-même ou par un transporteur public.

D'autre part il ne faut pas redouter une telle augmentation qui jouera vraisemblablement pour les coûts de transport les plus élevés à la tonne-kilomètre, car elle est une conséquence logique de l'application de la T.V.A. : dans la mesure notamment où elle ferait apparaître le caractère prohibitif de certains transports improductifs ou de certains camionnages urbains dans les grands centres surpeuplés, elle pourrait contribuer à inciter à une répartition plus harmonieuse de l'activité économique et de la population sur l'ensemble du territoire national.

La réforme aurait sans aucun doute une influence de nature à limiter le transport privé aux seules opérations économiquement justifiées ; c'est pourquoi il n'y a pas lieu de penser que la déductibilité nouvelle offerte aux entreprises en ce qui concerne le matériel roulant entraîne un suréquipement néfaste.

../..

---

(1) Le mot "livraison" étant pris au sens matériel et non au sens juridique, car si la livraison juridique est postérieure au transport le prix du transport est considéré comme un élément du prix de vente du produit et comme tel passible de la T.V.A..

Les considérations qui précèdent s'appliquent à l'ensemble des transports routiers de marchandises dans un marché supposé parfaitement fluide. Mais, dans le secteur des transports routiers de zone longue, le niveau des rentes qui résultent de l'existence d'un contingentement sera modifié par le changement de statut fiscal.

Il convient en outre de faire remarquer que, par rapport aux impôts spécifiques actuels qui demeurent fixes (sauf modification des tarifs) même en cas de hausse des prix, la T.V.A. apparaîtra relativement désavantageuse aux transporteurs en période d'inflation ; mais ce ne sera là que la correction d'une inégalité dont profite actuellement le secteur "Transports" par rapport au reste de l'activité économique.

La plupart des observations ci-dessus ne valent qu'en cas de généralisation de la T.V.A. à tous les usagers du transport ; il faut en effet rappeler l'une des remarques essentielles du rapport : à savoir que pour tout secteur économique échappant au régime fiscal de la T.V.A. le transport pour compte propre sera favorisé par rapport au transport pour compte d'autrui ; cette remarque vaut également pour la voie d'eau.

### 3) Voie d'eau.

En ce qui concerne la voie d'eau, les gros transporteurs, ne seront, semble-t-il, pas défavorisés par rapport à la situation actuelle et par rapport à leurs concurrents du fait des très grandes possibilités de déduction qu'ils auront en fonction de l'importance de leurs investissements.

Pour les artisans mariniers, l'application pure et simple du régime de la T.V.A. entraînerait une considérable augmentation de leurs charges fiscales actuelles, si ce régime ne devait pas être complété par des aménagements tenant compte de l'aspect social de ce problème, de l'absence générale d'une comptabilité détaillée en ce qui concerne, et du rythme très particulier de leurs gros investissements (l'achat ou le remplacement d'un bateau ne se fait guère qu'une fois par génération) ; la mise en oeuvre d'un forfait annuel de déduction largement calculé (par ex. 6%) permettrait notamment de résoudre le problème.

## II - CONSEQUENCES POUR LES USAGERS.

Du fait que le transporteur n'est qu'un collecteur d'impôts en matière de fiscalité indirecte, les répercussions de la réforme envisagée, sur les usagers du transport, c'est-à-dire, en fait sur le niveau des prix du transport, apparaissent comme essentielles : car si les prix des transports

devaient s'en trouver majorés sensiblement ou si une telle majoration n'était évitable que par une compression des marges bénéficiaires actuelles des transporteurs, l'extension de la T.V.A. au secteur des transports ne serait ni souhaitable ni possible.

En toute rigueur, il conviendrait d'apprécier ces répercussions en tenant compte des divers facteurs susceptibles de modifier l'incidence de la fiscalité et notamment de l'existence de positions dominantes de certains transporteurs ou de certains usagers.

Dans l'impossibilité de procéder à une telle analyse, on s'est borné à envisager l'hypothèse où les variations du prix des transports coïncideraient avec celles du prix de revient après impôt.

Sur la base de cette hypothèse et de l'adoption d'un taux de T.V.A. de 10%, il ne semble pas, bien au contraire, que la réforme se traduise par une augmentation des tarifs de transport, qu'il s'agisse des prix intérieurs ou des prix à l'exportation.

#### A - Prix intérieurs.

1) Lorsque le transport sera effectué à destination d'un usager assujéti lui-même à la T.V.A., un prix actuel de 100 passerait à  $100 + (10 - 6) = 104$ , T.V.A. incluse, mais la possibilité de déduire la T.V.A. facturée le ramènerait à  $104 - 10 = 94$  pour l'usager.

2) Pour l'usager non assujéti à la T.V.A., le prix pourrait théoriquement être majoré de 100 à 104, mais il est évident que le transporteur tiendra compte des possibilités d'élasticité de ses tarifs que lui offre la réforme pour les usagers T.V.A. et fera une certaine peréquation entre les deux catégories de clients (suivant qu'ils sont ou non assujéttis à la T.V.A.) pour ne pas avoir à majorer les tarifs dans le second cas.

Tout dépendra de la proportion existante entre le secteur d'activité "transports" pour compte d'usagers T.V.A. et pour compte d'usagers non T.V.A. ; d'où l'importance d'une véritable généralisation de la T.V.A..

3) Pour le consommateur final du produit transporté qui paiera le taux plein de T.V.A. de 10% sur toutes les valeurs "Transports" ajoutées successivement à chaque stade de la production ou de la distribution, il ne semble pas, loin de là, que la réforme ait un effet de majoration des prix par rapport au système fiscal existant.

En effet, actuellement au moins pour les transports par route le poids non seulement des taxes spécifiques payées successivement par chaque transporteur, mais aussi le poids de toutes les taxes indirectes payées en amont des transporteurs, s'ajoutent d'une façon cumulative ; ce montant cumulé de taxes incorporées qui est très vraisemblablement supérieur à une T.V.A. de 10% dès qu'il y a plus de deux ou trois transports dans le circuit total de la marchandise est ensuite frappé, sans possibilité de déduction du taux de T.V.A. applicable à la marchandise vendue, s'il s'agit d'un produit passible de la T.V.A..

Il est donc certain que le plus souvent, dans l'hypothèse d'un produit soumis à la T.V.A., le poids de fiscalité actuelle, incorporé dans le prix de la marchandise du fait du transport, est supérieur à celui qui résulterait d'une T.V.A. de 10% sur le prix du transport.

Pour qu'un système de T.V.A. de 10% étendu au secteur Transports se révèle moins favorable sur le niveau des prix que la fiscalité existante, il faudrait que soit réalisée la double condition suivante, assez exceptionnelle étant donné l'hypothèse envisagée de généralisation de la T.V.A.:

a) qu'il s'agisse d'une marchandise non assujettie à la T.V.A..

b) qu'il n'y ait pas de transport de zone longue intervenant dans l'ensemble du processus économique de production et de distribution de la marchandise en question ; dans ce cas en effet, le pourcentage des taux spécifiques rapporté à la valeur du transport est faible (≪ 2%), alors qu'il est au moins égal à 4% dans le cas d'un transport de zone longue.

#### B - Prix à l'exportation.

L'incidence favorable sur les prix de la réforme envisagée est évidemment bien plus importante encore à l'exportation, du fait de la possibilité qu'elle ouvre de déduire toute la fiscalité indirecte incorporée dans le prix du transport ou dans le prix de la marchandise transportée.

### III - CONSEQUENCES POUR LE TRESOR.

Il pourrait sembler à première vue que ces résultats favorables sur le niveau des prix du transport ou de la marchandise transportée ne puissent être obtenus qu'au détriment du Trésor dont les ressources fiscales à provenir de l'activité Transport diminueraient du fait des possibilités de déduction en amont ou en aval qui sont inhérentes au système de la T.V.A..

Même si tel devait être le cas, pour ce secteur particulier de l'économie, ce ne serait pas une raison suffisante pour écarter la généralisation de la T.V.A., ou pour limiter le principe de déductibilité qui en est le corollaire.

Une telle réforme en effet est dictée par les avantages généraux qu'elle comporte pour l'ensemble de l'économie du pays et en fin de compte pour les Finances publiques, même si elle doit entraîner des transferts de charges d'un secteur de l'économie à un autre ; ces transferts qui se font en fonction de la valeur ajoutée respectivement par chaque branche professionnelle, dans l'activité économique globale constituent d'ailleurs l'un des principaux objectifs du système.

Mais il ne semble même pas que le produit total de la fiscalité indirecte provenant de l'activité "Transport" doive s'en trouver diminué. Il n'est en effet pas paradoxal de soutenir que la réforme envisagée peut avoir des effets également favorables à la fois sur le niveau des prix du transport ou de la marchandise transport et sur le niveau des rentrées fiscales.

Dans le cadre de la fiscalité actuelle du transport, l'impôt a un effet nettement inflationniste par son caractère doublement cumulatif (cumul des taxes incorporées dans les éléments du prix de revient du transport, cumul des taxes spécifiques incorporées dans le prix des transports successifs) et par les possibilités de fraude qu'il comporte (surcharges) ; les prix du transport ont tendance à s'aligner sur le prix de revient le plus élevé.

Un système de T.V.A. au contraire peut constituer une incitation à la meilleure productivité du fait que chacun ne paie que sur ses marges propres de valeur ajoutée et qu'il a donc intérêt à les réduire ; les prix ont alors tendance à s'aligner sur le prix de revient le moins élevé.

Il y a en outre beaucoup moins d'intérêt à frauder, car toute vente sans facture dans un tel système prive le redevable, des possibilités de déduction des taxes payées en amont, et le client, de la déductibilité de la T.V.A. non facturée.

En définitive, ce qui compte dans un système fiscal, beaucoup plus que le montant nominal de l'impôt, ce sont les conditions de sa répartition. La T.V.A. qui permet une répartition plus équitable et plus judicieuse peut, avec des prélèvements moindres pour chacun, avoir des répercussions plus

favorables pour l'économie et pour les Finances publiques qu'un système fiscal où les uns paient trop et les autres pas assez.

Les conclusions générales de ce bilan d'ensemble sur la réforme envisagée sont les suivantes :

1) charge fiscale apparente, nominalement majorée pour certaines catégories de transporteurs.

2) charge fiscale réelle, au contraire diminuée dans la mesure où la T.V.A. offre la perspective d'une tendance à l'abaissement des tarifs de transport sans compression des marges bénéficiaires des transporteurs.

3) Combinaison de ce dernier résultat avec le maintien, voire même l'augmentation des recettes fiscales de l'Etat, du fait d'une meilleure incidence économique et d'une plus juste répartition de la charge fiscale.

A N N E X E E.

Conséquences de l'application de la T.V.A.  
aux transports de marchandises à longue  
distance par route.

1°) 1er exemple

11. Hypothèse de base

- camion de 17 tonnes de poids total en charge
- charge utile : 10 tonnes
- distance de parcours annuelle : 80.000 km  
dont : 85 % en charge  
15 % à vide
- amortissement : 5 ans

12. Incidence des taxes sur les divers éléments du coût des transports

Cette incidence apparaît dans les tableaux ci-après :

Nota : La signification des abréviations et les observations sur le tableau suivant sont les mêmes que celles de la page 3 de l'Annexe F consacrée aux transports de marchandises par voie d'eau.

Les hypothèses envisagées sont également identiques.

./..

unité : F

Nature des frais (par an)	Régime fiscal actuel	Régime nouveau envisagé	Coût actuel avec taxe	Coût actuel hors TVA hors TPS et hors taxe sus- ceptible d'être rem- placé par la T.V.A. dans le nouveau ré- gime.	Coût avec taxe dans le nouveau ré- gime.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>A - Frais fixes</b>					
1) Amortissement du camion	TVA 20 % ND	SC	11.460	9.170	11.460
2) Assurances	TS	TVA 10 %	1.779	1.586	1.762
responsabilité civile			253	231	257
incendie			800	729	810
merchandises					
3) Part fixe des salaires (y compris charges so- ciales et versement for- faitaire)	VF	SC	13.860	13.860	13.860
4) Taxes spécifiques			1.020	0	0
taxe générale			2.200	0	0
surtaxe					
<u>Total des frais fixes</u>			31.372	25.576	28.149
<b>B - Frais variables</b>					
1) Carburant	TVA taux divers	TVA taux SC D	15.460	13.914	15.460
2) Lubrifiant	TVA taux divers	TVA taux SC D	1.200	870	1.200
3) Réparations	TPS 8,5 %	TVA 10 %	11.200	10.250	11.388
4) Pneumatiques	TVA 20 % ND	TVA 20 % D	4.000	3.200	4.000
5) Frais de route payés au personnel	VF	SC	5.200	5.200	5.200
<u>Total des frais variables</u>			37.060	33.434	37.248
Frais généraux			6.843	6.843	6.843
<u>Total des frais</u>			75.275	65.853	72.240
Rente liée à l'existence du contingent			5.000	5.000	5.000
<u>Total général</u>			80.275	70.853	77.240

Unité : F

Coût, ou prix minimum pour l'utilisateur (1)	Régime actuel (2)	Hypothèse n° 1 (3)	Hypothèse n° 2 (4)	Hypothèse n° 3 (5)	Hypothèse n° 4 (6)
(1) Coût avant déduction de la T.V.A. et de la T.P.S. déductibles applicables à divers éléments du coût	80.275	77.055	77.055	77.240	77.240
2) Coût après déduction de la T.V.A. et de la T.P.S. déductibles applicables à divers éléments du coût	80.275	73.965	72.089	72.729	70.853
3) Différence entre le coût indiqué ligne 2, dans les diverses hypothèses et le coût actuel.	0	- 6.310	- 8.186	- 7.546	- 9.422
4) Différence figurant ligne 3 rapportée au coût actuel (80.275)		- 7,9 %	- 10,2%	- 9,4%	- 11,7 %
5) Prix minimal payé par l'utilisateur y compris, le cas échéant la T.V.A. qu'affecte le prix du transport	80.275	82.195	80.100	80.810	78.725
6) Différence entre le prix minimal indiqué ligne 5, dans les différentes hypothèses, et le prix minimal actuel.	0	+ 1.920	- 175	+ 535	- 1.550
7) Différence figurant ligne 6 rapportée au prix minimum actuel (divisée par 80.275)		+ 2,4 %	- 0,2%	+ 0,7%	- 1,9 %

Conclusions : Pour un usager assujéti à la T.V.A., qui n'a pas atteint la limite de ses possibilités de déduction, le prix du transport, en cas d'application de la T.V.A., baisserait de 7,9 % à 11,7 % : ces prix figurent ligne 2.

Pour un usager non assujéti à la T.V.A., le prix du transport, en cas d'application de la T.V.A. au secteur des transports, pourrait varier de 1,9 % en baisse à 2,4 % en hausse, selon les hypothèses retenues.

./..

2°) 2ème exemple

21. Hypothèse de base

- Tracteur et semi-remorque de 35 tonnes de poids total en charge
- Charge utile : 22 tonnes
- Distance de parcours annuelle : 100.000 km  
dont : 85 % en charge  
15 % à vide
- Amortissement : Tracteur en 4 ans  
Semi-remorque en 8 ans

22. Incidence des taxes sur les divers éléments du coût des transports.

Cette incidence apparaît dans les tableaux ci-après :

Nota : cf. le premier exemple nota (p. 1).

./..

Nature des frais (par an)	Régime fiscal actuel	Régime nouveau envisagé	Coût actuel avec taxe	Coût actuel hors TVA hors TPS et hors taxe sus- ceptible d'être rem- placée par la TVA dans le nouveau régime	Coût avec taxe dans le nouveau régime
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>A Frais fixes</b>					
1) Amortissement (tracteur remorque)	TVA 20%ND TVA 20%ND	TVA 20% D TVA 20% D	13.810 7.058	11.050 5.650	13.810 7.058
2) Assurances responsabilité civile incendie marchandises	T S	TVA 10% D	3.075 574 1.320	2.741 523 1.203	3.045 581 1.336
3) Part fixe des salaires (y compris charges so- ciales et versement forfaitaire)	V F	S C	18.120	18.120	18.120
4) Taxes spécifiques taxe générale surtaxe			1.578 5.800	0 0	0 0
<u>Total des frais fixes</u>			51.335	39.287	43.950
<b>B Frais variables</b>					
1) Carburant	TVA taux divers ND	TVA, faux SC, D	25.620	23.070	25.620
2) Lubrifiant	TVA, taux divers ND	TVA, faux SC, D	2.000	1.450	2.000
3) Réparations	TPS 8,5%	TVA 10%	25.000	22.870	25.411
4) Pneumatiques	TVA 20%ND	TVA 20% D	11.000	8.800	11.000
5) Frais de route payés au personnel	V F	S C	5.200	5.200	5.200
<u>Total des frais variables</u>			68.820	61.390	69.231
<u>Frais généraux</u>			12.015	12.015	12.015
<u>Total des frais</u>			132.170	112.692	125.196
Rente liée à l'existence du contingent			11.000	11.000	11.000
<u>Total général</u>			143.170	123.692	136.196

unité : F

Coût, ou prix minimum, pour l'utilisateur	Régime actuel	Hypothèse n° 1	Hypothèse n° 2	Hypothèse n° 3	Hypothèse n° 4
1) Coût avant déduction de la TVA et de la TPS déductibles applicables à divers éléments du coût	143.170	135.792	135.792	136.196	136.196
2) Coût après déduction de la TVA et de la TPS déductibles applicables à divers éléments du coût.	143.170	129.424	126.312	126.804	123.692
3) Différence entre le coût indiqué, ligne 2, dans les diverses hypothèses et le coût actuel.	0	-13.746	-16.858	-16.366	-19.478
4) Différence figurant ligne 3 rapportée au coût actuel (143.170)		- 9,6%	-11,8%	-11,4%	-13,6%
5) Prix minimal payé par l'utilisateur, y compris, le cas échéant la TVA qui affecte le prix de transport	143.170	143.804	140.345	140.893	137.435
6) Différence entre le prix minimal ligne 5, dans les différentes hypothèses, et le prix minimal actuel.	0	+ 634	- 2.825	- 2.277	- 5.735
7) Différence figurant ligne 6 rapportée au prix minimum actuel (143.170)		+ 0,4%	- 2,0%	- 1,6%	- 4%

### Conclusions

Pour un usager assujéti à la T.V.A., qui n'a pas atteint la limite de ses possibilités de déduction, tout se passe comme si les prix du transport baissaient de 9,6 à 13,6 % selon les hypothèses : ce sont les prix indiqués ligne 2.

Pour un usager non assujéti à la T.V.A., le prix du transport pourrait varier de 0,4 % en hausse à 4 % en baisse, selon les hypothèses.

A N N E X E F.

CONSEQUENCES DE L'APPLICATION DE LA T.V.A.  
AUX TRANSPORTS PAR VOIE DE NAVIGATION INTERIEURE

---

1°) Hypothèse de base

- Automoteur de 38m,50 de longueur utilisé dans un canal à petit gabarit;
- Distance de parcours : en charge 230 km,  
à vide 25 % du parcours en charge;
- Vitesse horaire : 6 km/h - Une écluse tous les 2,5 km -  
Durée de franchissement d'une écluse : 20 minutes.
- Durée des attentes terminales : 9 jours
- Nombre de voyages par an : 21,7
- Charge utile du bateau : 330 tonnes

2°) Incidence des taxes sur les divers éléments du coût des transports

Cette incidence apparaît dans le tableau ci-après :

./..



Signification des abréviations et observations sur le tableau précédent.

T V A x %	taxe sur la valeur ajoutée au taux de x %
S C	sans changement
T P S y %	taxe sur les prestations de service au taux de y %
T S	taxe spéciale
V F	versement forfaitaire
N D	non déductible
D	déductible

(1) Les frais généraux sont considérés comme étant de même nature que les salaires, donc comme non susceptibles d'être soumis, même partiellement, à la T.V.A..

3°) Incidence du régime fiscal sur le coût et le prix des transports.

Il a été admis ci-après que les prix de transport étaient, dans le régime futur, soumis à la T.V.A. au taux de 10 %. En ce qui concerne les éléments qui entrent dans la composition des coûts, les quatre hypothèses suivantes ont été faites :

Hypothèse n° 1 : Le régime fiscal applicable aux dépenses d'entretien, aux primes d'assurance et aux carburants et lubrifiants est inchangé (pour ces derniers la T.V.A. n'est donc pas déductible). La T.V.A. s'appliquant au matériel est supposée déductible par tranche annuelle.

Hypothèse n° 2 : Le régime fiscal applicable aux dépenses d'entretien et aux primes d'assurance est inchangé. La T.V.A. s'appliquant au matériel est supposée déductible par tranche annuelle. La T.V.A. afférente aux carburants et lubrifiants est considérée comme déductible.

Hypothèse n° 3 : Une T.V.A. déductible au taux de 10 % s'applique aux dépenses d'entretien et aux primes d'assurance. La T.V.A. qui frappe le matériel est supposée déductible par tranche annuelle. La T.V.A. afférente aux carburants et lubrifiants est considérée comme non déductible.

Hypothèse n° 4 : Une T.V.A. déductible au taux de 10 % s'applique aux dépenses d'entretien, aux primes d'assurance, et aux carburants et lubrifiants. La T.V.A. qui frappe le matériel est supposée déductible par tranche annuelle.

Unité : F.

Coût, ou prix minimum pour l'utilisateur, d'un voyage	Régime actuel	Hypothèse n° 1	Hypothèse n° 2	Hypothèse n° 3	Hypothèse n° 4
1) Coût avant déduction de la T.V.A. et de la T.P.S. déductibles applicables à divers éléments du coût	3.795	3.765	3.765	3.777	3.777
2) Coût après déduction de la T.V.A. et de la T.P.S. déductibles applicables à divers éléments du coût	3.795	3.539	3.483	3.535	3.479
3) Différence entre le coût indiqué ligne 2, dans les diverses hypothèses, et le coût actuel	0	- 256	- 312	- 260	- 316
4) Différence figurant ligne 3 rapportée au coût actuel (donc divisée par 3.795)		- 6,7%	- 8,2%	- 6,9%	- 8,3%
5) Prix minimal payé par l'utilisateur y compris, le cas échéant, la T.V.A. qui affecte le prix du transport	3.795	3.930	3.870	3.928	3.866
6) Différence entre le prix minimal indiqué ligne 5, dans les diverses hypothèses, et le prix minimal actuel		+ 135	+ 75	+ 133	+ 71
7) Différence figurant ligne 6 rapportée au prix minimal actuel (donc divisée par 3.795)		+ 3,6%	+ 2,0%	+ 3,5%	+ 1,9%

Si l'utilisateur du transport est soumis lui-même à la T.V.A. pour les biens ou services qu'il produit, et s'il n'a pas atteint la limite de ses possibilités de déduction pour les T.V.A. et les T.P.S. affectant les prix des biens et services qu'il consomme en vue de cette production, tout se passera, en cas d'application de la T.V.A. au transport, comme si le prix du transport baissait, pour l'utilisateur, de 6,7 à 8,3 % selon les hypothèses; les prix payés par l'utilisateur, après déduction de la T.V.A. frappant le transport, seraient en fait ceux de la ligne n° 2 du tableau ci-dessus.

Si l'usager n'est pas soumis à la T.V.A. pour les biens et services qu'il produit, ou s'il atteint la limite de ses possibilités de déduction, il paiera, après la réforme, suivant les hypothèses, l'un des prix de transport figurant sur la ligne 5 du tableau ci-dessus : d'où une hausse de 1,9 % à 3,6 % selon les cas.



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E I

PARC DES VEHICULES UTILITAIRES (1)

	<u>JUIN 1960</u>	<u>JUIN 1961</u>
1/ Transports publics	98.500	105.712

-Plus de 60% de ce parc est composé de véhicules de plus de 4,5 tonnes de charge utile.

-Environ 20% de ce parc est affecté à des transports de zone longue.

	<u>JUIN 1960</u>	<u>JUIN 1961</u>
2/ Transports privés	664.508	658.537

- Ces chiffres ne comprennent que les véhicules d'un poids égal ou supérieur à 1 tonne de charge utile.

- Plus des 2/3 de ce parc de véhicules de transports privés est composé de véhicules compris entre 1 et 3 tonnes de charge utile.

- Un peu plus de 3% de ce parc est affecté à des transports de zone longue.

Il existe en outre un très grand nombre de véhicules utilitaires d'un poids inférieur à 1,2 tonne, puisque le total des véhicules industriels et commerciaux de tous tonnages est évalué à 1.500.000 environ.

---

(1). Chiffres extraits de la note d'information n° 10 d'Août 1962 du Service des Affaires Economiques et Internationales du Ministère des Travaux Publics et des Transports.



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E II

NOMBRE ET REPARTITION DES ENTREPRISES DE  
TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHAN-  
DISES

ANNEE 1961

1/ Transporteurs

- Nombre total d'entreprises : 37.836
  - Sur ce nombre on estime que 80% des entreprises n'exploitent qu'un ou deux véhicules.
  - Ces 37.836 entreprises représentent au total une capacité de 378.000 tonnes de charge utile en dehors des véhicules utilisés pour la zone de camionnage.
- Ces 378.000 tonnes de charge utile se répartissent ainsi :
- zone courté 222.000
  - zone longue 156.000

2/ Loueurs de véhicules utilitaires.

- Nombre total d'entreprises : compris entre 1.000 et 2.000.
- Ces entreprises représentent une capacité d'environ 100.000 tonnes de charge utile, en dehors de la zone de camionnage, c'est-à-dire plus du quart de la capacité des transporteurs publics.
- On voit donc que les entreprises de louage sont beaucoup plus concentrées que les entreprises de transports proprement dits.



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E III

VOLUME DES TRANSPORTS ROUTIERS DE  
MARCHANDISES, D'APRES LES SONDAGES DE L'I.N.S.E.E.

(Extrait du rapport de la Commission  
des comptes des transports de la Nation ).

ANNEE 1961

	<u>Transports publics</u>	<u>Transports privés</u>
Millions de tonnes	274	588
Milliards de tonnes- kilomètres	15,7	14,1

REPARTITION DES TONNES-KILOMETRES (EN MILLIARDS)  
ENTRE LES ZONE DE DISTRANCE

	<u>Transports publics</u>	<u>Transports privés</u>
Plus de 150 km	10,4	4,8
de 50 à 150 km	3	4,2
Moins de 50 km	2,3	5,1
TOTAL :	15,7	14,1

TOTAL GENERAL: 29,8



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E I V

Chiffre d'affaires global  
et valeur moyenne du coût de  
transport à la tonne-kilomètre

1/ Evaluation du chiffre d'affaires global  
(d'après les comptes des transports de la Nation)

	(Millions de F. )	
	<u>1961</u>	<u>1962</u>
Transports publics	<u>3.385</u>	<u>3.732</u>
Transports privés	<u>8.600</u>	<u>9.210</u>
(estimation des coûts d'ex- ploitation)		
dont : pour les véhicules de plus d'une tonne	{ 7.210	7.710
et pour les véhicules de moins d'une tonne	{ 1.390	1.500

2/ Evaluation de la valeur moyenne du coût de transport  
à la tonne-kilométrique.

	<u>ANNEE 1962</u>	(en anciens francs)
Transports publics	23,8	
Transports privés	65,3	

- Ces différences de coût s'expliquent par le fait que les transporteurs publics font beaucoup plus de transports à longue distance que les transporteurs privés, et que le coût du transport diminue considérablement avec la distance.

.../...

- Les chiffres moyens indiqués ci-dessus correspondent à des valeurs réelles très différentes, puisque le coût du transport peut aller de 10 à 12 anciens francs la tonne-kilomètre pour certains transports à longue distance à plus de 300 anciens francs pour certains camionnages urbains.

TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES  
-----

A N N E X E        V

POIDS DE LA FISCALITE SPECIFIQUE  
( Année 1961 )  
-----

(en milliards de francs)

	Taxe générale	Surtaxe	Total
Transports publics	60.260	44.710	104.970
Transports privés	114.850	24.690	139.540
TOTAL :	175.110	69.400	244.510

En porportion du chiffre d'affaires ou du coût d'exploitation global, ces chiffres représentent :

Transports publics : 2,9 %

Transports privés : 1,7 %  
-----



A N N E X E V I

EVALUATION DU POIDS DE LA FISCALITE "CARBURANTS "

(d'après une étude de la chambre Syndicale des constructeurs  
d'automobiles) (1)

(en milliards de francs)

1/ Evaluation du carburant consommé en 1962

	<u>Essence</u>	<u>Gas-oil</u>	<u>Total</u>
Transports publics	187.470	552.700	740.170
Transports privés	<u>2.094.550</u>	<u>773.870</u>	<u>2.868.420</u>
TOTAL :	2.282.020	1.396.570	3.608.590

2/ Montant de la fiscalité incluse dans les chiffres  
précédents :

Essence : 74,4% de taxes sur le prix  
à la pompe

Gas-oil : 67,4% de taxes sur le prix  
à la pompe

Il en résulte les montants suivants de fiscalité:

	<u>Essence</u>	<u>Gas-oil</u>	<u>Total</u>
Transports publics	139.477,68	372.519,80	511.997,48
Transports privés	<u>1.558.345,20</u>	<u>521.588,38</u>	<u>2.079.933,58</u>
TOTAL :	1.697.822,88	894.108,18	2.591.931,06

(1) La ventilation, entre transports publics et transports privés des quantités d'essence et de gas-pil consommées en 1962 par les différentes catégories de véhicules a été effectuée grâce à des parcours totaux calculés en multipliant les parcs 1961 par les parcours moyens estimés en 1960 ; les chiffres ainsi obtenus sont très discutables en valeur absolue, mais leurs valeurs relatives peuvent être utilisées pour la ventilation envisagée.

3/ Pourcentage de fiscalité "carburant" par rapport au chiffre d'affaires ou au coût d'exploitation global :

	<u>Essence</u>	<u>Gas-oil</u>	<u>Total</u>
Transports publics	3,7 %	10 %	13,7 %
Transports privés	16,9 %	5,6%	22,5 %

- Le pourcentage global de 13,7 % du chiffre d'affaires pour les transports publics apparaît certainement très proche de la réalité, il est corroboré par l'analyse de la structure des dépenses d'exploitation des transporteurs publics routiers de marchandises (comptes des Transports de la Nation) ; le poste "carburant" y figure pour 20% du coût d'exploitation ce qui donne 14 % de fiscalité "carburant" si l'on prend une moyenne de 70% de fiscalité incluse dans le prix des carburants.

- Pour les transports privés le pourcentage apparaît beaucoup plus élevé que celui des transports publics en raison du très petit nombre de véhicules gas-oil utilisés.

Il apparaît aussi beaucoup plus élevé que celui qui résulte de l'analyse des coûts d'exploitation des Comptes des Transports de la Nation, qui indique que le poste "carburant" représente 20,60% du coût d'exploitation, alors que d'après le pourcentage de fiscalité ci-dessus le poste "carburant" représenterait 30% et plus.

TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E V I I

POIDS GLOBAL MOYEN DE LA FISCALITE TOTALE  
A LA TONNE-KILOMETRE

1/ Transports publics

(en millions de francs)

Fiscalité au tonnage	104,9
Fiscalité "carburant"	512
	<hr/>
	616,9

Soit pour 15,7 milliards de tonnes-kilomètres :

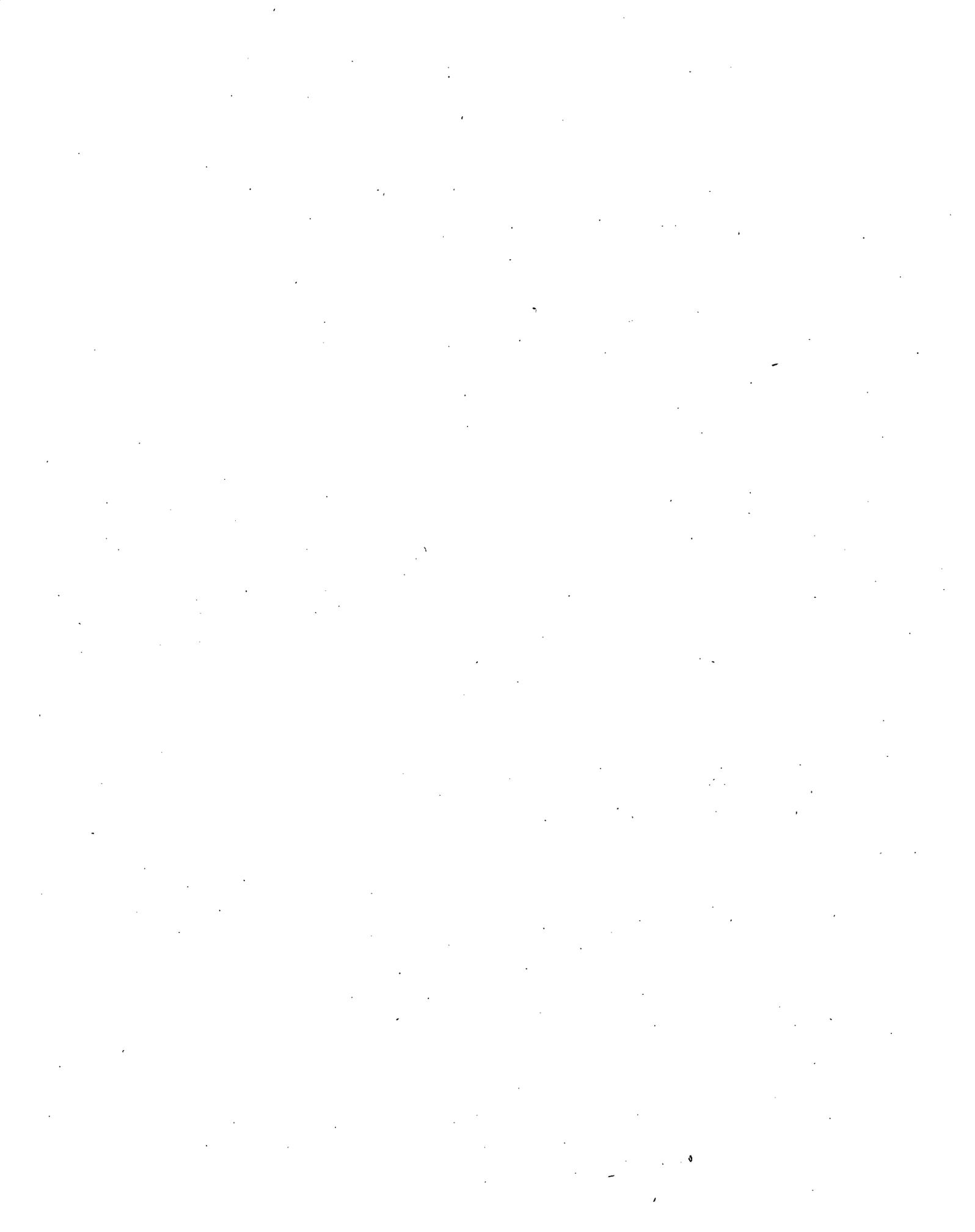
environ 3,9 anciens francs à la tonne-kilomètre  
dont 3,26 pour la fiscalité "carburant"  
et 0,66 pour la fiscalité au poids.

2/ Transports privés

Fiscalité au tonnage	139,5
Fiscalité carburants	<u>2.079,9</u>
	2.219,4

Soit pour 14,1 milliards de tonnes-kilomètres

15,8 anciens francs à la tonne-kilomètre  
dont 0,99 anciens pour les taxes au poids  
et 14,8 anciens francs pour la fiscalité carburants.



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E V I I I

POIDS FISCAL COMPARE PAR CATEGORIE DE VEHICULES  
A LA TONNE-KILOMETRE

è---

(Transports publics)

(Extrait d'un projet de rapport de M. DROMER Inspecteur  
des Finances, sur la base des statistiques  
de 1959 )

1/ Tranches de tonnage	1,2 T	2 T	3,5T	5T	7T	10T	15Tet plus
2/ Poids total	3 T	4,5T	7T	10à 11 T	13 T	18T	24Tet plus
3/ Total des taxes au poids (taxe général et surtaxe)	-	225	500	1100	1700	2700	3615 à 5690
4/ Taxe annuelle à la T.utile		112,5	143	220	243	270	241 à 270
5/ Parcours moyens (d'après sondages routiers)	15,100	12,800	12,100	17500	26,400	42,200	48,000
6/ Taxe au poids à la T.K utile moyenne		0,80	1,180	1,60	0,920	0,640	0,490
7/ Taxe au poids à la T.K.utile réelle (1)		1,150	1,68	1,77	1,26	0,84	0,61
8/ Taxes fiscales de circulation (essence, gas-oil, lubrifiant, pneumatiques) à la T.K.	10,6	6,43	3,38	2,50	1,98	1,66	1,25
9/ Total colonnes 7 et 8	10,6	7,58	5,06	4,27	3,24	2,50	1,86

(1) d'après des coefficients techniques d'utilisation (taux de parcours à vide et taux de chargement).



TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES

A N N E X E X

ANALYSE DE LA FISCALITE INDIRECTE INCORPOREE  
DANS LE PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS  
(1961)

(d'après les comptes des transports  
de la Nation)

1/ Transports publics (en pourcentages)

	Structure des dépenses d'exploitation Pourcentage afférent à chaque poste	Evaluation approximative du Pourcentage de fiscalité indirecte par rapport au total	Pourcentage de fiscalité T.V.A. déductible (sur la base du taux de %)
Carburants	20	14 (1)	2
Autres biens et services	18,10	2,50	2
Frais de personnel	23,50		
Assurances	4,10	0,36	0,40
Impôts	4,30		
Intérêts	9,90	0,85	1
Frais commerciaux			
Solde brut	20,10		
	<b>TOYAL</b>		<b>5,40</b>

(1) Dans l'hypothèse où la fiscalité serait transformée conformément aux suggestions de la présente note, sur les 14% :

12 représenteraient la fiscalité représentative du coût de l'infrastructure,

2 la fiscalité générale indirecte T.V.A.

2/ Transports privés

	Structure des dépenses d'exploitation Pourcentage afférent à chaque poste	Evaluation approximative du Pourcentage de fiscalité indirecte par rapport au total	Pourcentage de fiscalité T.V.A. déductible (sur la base du taux de 10%)
Carburants	20 à 30 %	14 à 22 %	2 à 3
Autres biens et services	15,10	2,25	1,5
Frais de personnel	37,80		
Assurances	9,20	0,80	0,92
Impôts	3,60		
Frais commerciaux	4	0,20	0,40
Amortissements	9,40		
TOTAL			4,82 à 5,82

## A N N E X E    X I

Coût de l'infrastructure et part incombant  
aux véhicules utilitaires.

-----

### I - Dépenses relatives aux routes et à la circulation routière incombant à l'Etat et aux collectivités locales.

(d'après les Comptes des Transports de la Nation)  
-année 1961-

Dépenses d'infrastructure	(en millions de F.) 4.247
Dépenses de police	369
	<hr style="width: 20%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	4.616

Ce montant global de dépenses serait, pour parvenir à une estimation correcte de coûts, à modifier pour deux raisons :  
- l'ensemble de travaux auxquels il correspond est plus large que le réseau de circulation proprement dit; - il représente une somme brute de dépenses qu'il conviendrait de corriger pour déterminer les coûts annuels correspondant respectivement aux charges d'entretien et de fonctionnement du réseau et aux charges de capital.

### II - Part de ces dépenses imputable aux véhicules utilitaires.

Une méthode visant à déterminer cette part peut consister à répartir le montant total des dépenses proportionnellement au nombre de tonnes-kilomètres brutes (c'est-à-dire compte tenu du poids mort) afférent à chaque catégorie de véhicules. Elle ne peut être considérée comme entièrement satisfaisante mais est utilisée ici pour donner un ordre de grandeur.

#### 1) Méthode utilisée pour le calcul

##### A) Transports routiers de marchandises.

Après estimation des poids morts de chaque catégorie de véhicules, on a calculé le tonnage-kilométrique en appliquant à chacune de ces catégories le kilométrage annuel parcouru (à vide et en charge) tel qu'il ressort du sondage. On a estimé que le parcours des tracteurs était le même que celui des semi-remorques.

Le poids mort des tracteurs a été ainsi évalué : 5 T pour les semi-remorques de 10 T et au-dessus, 6,5 T pour les semi-remorques de 15 T et au-dessus.

Les tonnages-kilométriques marchandises ont été ajoutés aux chiffres ainsi obtenus.

Le poids total en charge des camionnettes de charge utile inférieure à 1 T a été estimé à 1,5 T.

B) Transports routiers de voyageurs

a) autocars

On a admis que chaque autocar effectuait 25.000 km par an, et que le poids total en charge de ces véhicules était de 8 T jusqu'à 39 places, de 11 T à partir de 40 places.

b) voitures particulières

On a estimé à 1 T le poids total en charge de chaque véhicule. Le nombre de véhicules-kilomètres a été évalué à 54,5 milliards.

2) <u>Nombres de tonnes-kilomètres brutes</u>	(milliards de t/k)
Transports publics de marchandises	42,2
Transports privés " "	48,2
Transports publics de voyageurs	7,4
Véhicules particuliers	54,5
Total	152,3

3) Résultats de la répartition proportionnelle des dépenses

Transports publics de marchandises	1279 MF	27,7 %
Transports privés de marchandises	1461 MF	31,7 %
Transports routiers de voyageurs	224 MF	4,8 %
Véhicules individuels	1652 MF	35,8 %
	<u>4616 MF</u>	<u>100,0 %</u>

4) Observations sur les résultats obtenus.

On voit que, dans l'hypothèse retenue, le poids actuel de fiscalité spécifique (au total 616 millions, en y comprenant la fiscalité sur les carburants) qui frappe les transports publics routiers de marchandises semble modéré.

La situation serait inverse pour les transports privés (2.219 millions de F. sont mis à leur charge par le jeu de la fiscalité au tonnage et sur les carburants).

TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
PAR FER

---

A N N E X E X I I I

TONNAGES TRANSPORTES PAR LA S.N.C.F. ET CHIFFRE  
D'AFFAIRES

(Année 1961)

1/ Tonnages transportés.

Millions de tonnes      229,7 soit 51% du total en volume  
des transports de  
marchandises.

Milliards de tonnes-  
Kilomètres      58,84 soit 64% du total en tonnes-  
kilomètres des trans-  
ports de marchandises.

2/ Chiffres d'affaires.

(Y compris les indemnités compensatrices et les  
remboursements de charges).

4.632 millions de F.

soit environ 7,86 anciens francs à la tonne-  
kilomètre, en valeur moyenne globale.

-----



TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
PAR FER

A N N E X E XIV

FISCALITE INDIRECTE INCLUSE DANS LE CHIFFRE  
D'AFFAIRES S.N.C.F.

(1961)

1/ Fiscalité spécifique ou générale.

Depuis 1956, la taxe de prestation de services a été supprimée sur les transports de marchandises par fer et il n'y a aucune fiscalité spécifique de remplacement.

2/ Evaluation approximative de la fiscalité indirecte perçue en amont et incluse dans les prix de revient S.N.C.F.

	Structure dépenses d'exploitation S.N.C.F.	Evaluation du pourcentage actuel de fiscalité indirecte incluse dans ces postes.	Evaluation du pourcentage de TVA qui serait déductible sur la base d'un taux généralisé de 10%
Energie	4,5	0,60	0,45
Autres biens et services	20,4	3,50	2,04
Frais de personnel	50,1		
Frais financiers	3,3	0,30	0,33
Impôts indirects	5,1		
Résultats bruts d'exploitation	16,6		
TOTAL	100	4,50 (1)	2,82 (1)

(1) A ces chiffres s'ajoute... la fiscalité indirecte incluse dans les dépenses d'investissements (174,2 millions de F. en 1962 pour l'ensemble du trafic marchandises et voyageurs soit 2,5% des recettes totales).



TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
PAR FER  
-----

A N N E X E    X I V    B I S

BILAN APPROXIMATIF DE L'INCIDENCE FINANCIERE D'UNE  
GENERALISATION DE LA T.V.A. A 10%.

1/ Trafic voyageurs.

- Pertes :

10% T.V.A. au lieu de  
8,50% de T.P.S., soit en plus 1,50%

- Gains :

Déduction Snouvelles  
T.V.A. (Exploitation) 2,82)  
T.V.A. (Investissements) 2,50{  
Diminution fiscalité  
indirecte en amont } 7,00  
(4,50 - 2,82) 1,68{

Gain net 5,50%

5,50% de 2.200 millions de F. = 121 millions de F.

2/ Trafic marchandises.

- Pertes :

10% T.V.A. 10

- Gains :

(comme pour le trafic  
voyageur) 7

Perte nette 3%

3% de 4.632 millions de F. = 138 millions de F.

.../..

3/ Bilan total :

138 - 121 = 17 millions de F. de perte

Ce chiffre représente un pourcentage très faible du chiffre d'affaires total S.N.C.F. (0,25%).

-----

TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
PAR FER  
-----

A N N E X E X V

COUT DE L'INFRASTRUCTURE

Ainsi que le souligne le rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, il est difficile de déterminer exactement le coût de l'infrastructure utilisée par la S.N.C.F. (Investissements et Entretien) et surtout de comparer si la part qui en est laissée à la charge de la S.N.C.F. correspond à la part d'infrastructure qui incombe par exemple aux transports routiers de marchandises ; en effet :

- le mode de financement est différent suivant qu'il s'agit de la route, de la voie ferrée ou de la voie d'eau : pour la S.N.C.F. le financement des investissements est effectué par voie d'emprunt émis dans le public avec bonifications d'intérêt prises en charge par l'Etat ; pour la route et la voie d'eau le financement a lieu essentiellement par crédits budgétaires ;

- les modalités de prise en charge et de comptabilisation sont très différents dans les 3 cas et il y a une très grande difficulté pour isoler dans les comptes les dépenses afférentes à l'infrastructure (dépenses de modernisation et d'extension et dépenses d'entretien).

On peut cependant donner une évaluation très approximative de ces dépenses pour la S.N.C.F. (en 1962).

Dépenses de modernisation et d'extension	790 millions de F.
Dépenses d'entretien de la voie	<u>1.500</u> millions de F.
	2.290 millions de F.

Sur ces dépenses totales de 2.290 millions de F. l'Etat a pris à sa charge les dépenses suivantes :

.../...

- 50% des dépenses d'entretien de la voie	740
- Atténuation de charges finan- cières	77
- Subventions d'équipement	36
Total	<u>853</u>

Soit environ 37% du total.

-----

Transports de marchandises  
par Voie d'Eau  
-----

ANNEXE XVI

PARC, TONNAGE ET NOMBRE D'ENTREPRISES

(année 1962)  
---

1/ Parc des bateaux en service.

Transports publics	7.143
Transports privés	2.429
	<hr/>
	9.572

2/ Tonnages transportés

Millions de tonnes	70,9
Milliards de tonnes-kilomètres	10,9
dont { 9,4 transports publics	
{ 1,5 -- -- privés.	

3/ Nombre et répartition des entreprises.

Transports publics :	{ Artisans	3.815
	{ Petites entrepri-	
	{ ses : (3bateaux au	
	{ moins)	517
	{ Moyennes et grandes	
	{ entreprises :	115
		<hr/>
		4.447
Transports privés :		465



Transports de Marchandises  
par Voie d'Eau

ANNEXE XVII

CHIFFRE D'AFFAIRES ET POIDS DE LA FISCALITE

(Année 1961)

1) Chiffre d'affaires (en millions de francs)

- Trafic intérieur :

Publics	(Marchandises générales (Batellerie spécialisée	193 84
Privés	(Marchandises générales (Batellerie spécialisée	60 38
- Exportation		44
- Importation		43
- Rhin		67
- Transit		5

2) Structure des comptes de la navigation intérieure.

	Transports publics	Transports privés	Pourcentage de T.V.A. qui serait déductible sur la base d'un taux de 10%	
			Transports Publics	Transports Privés
Achat de biens et Services	42,5	34	4,25	3,4
Frais de personnel	25,2	40,5		
Frais financier	0,6	1	0,06	0,1
Impôts indirects	4,5	4,7		
Résultats bruts	27,2	19,8		
<b>TOTAL :</b>	<b>100</b>		<b>4,31</b>	<b>3,5</b>

3) Poids de la fiscalité spécifique au tonnage.

Environ : 5 millions de francs.

4) Poids de la fiscalité "Carburant".

La grande majorité des bateaux ne consomment pas de gas-oil mais du fuel domestique et une faible partie du fuel lourd.

D'après les renseignements recueillis près du Comité professionnel du Pétrole, le montant global des impôts sur les carburants utilisés par la navigation intérieure en 1962 s'élève à :

Nature	Taxe à l'Hl.	Consommation	Montant
Fuel domestique	1,47	85.000 T	1.249.500
Fuel lourd	10,74	15.000 T	1.611.000

Indiquons seulement que les comptes des transports de la Nation, dans la comparaison des fiscalités applicables aux différents modes de transport par rapport à celle d'un schéma de référence, font état d'une sous-imposition de l'énergie pour la voie d'eau de 22 millions de F..

TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
PAR VOIE D'EAU

A N N E X E X V I I I

COUTS D'INFRASTRUCTURE

(ANNEE 1962)

(en millions de F.)

Dépenses d'investissements	153
Dépenses de fonctionnement et d'entretien	<u>98</u>
	251

a) A ces dépenses s'ajoutent celles effectuées par divers organismes, pour certains travaux particuliers ( Société Internationale de la Moselle, Compagnie Nationale du Rhône, E.D.F., .. )

b) Le financement des dépenses est assuré :

- pour la plus grande partie par des crédits budgétaires (c'est le cas notamment pour la totalité des dépenses de fonctionnement et d'entretien,

- pour une certaine partie des dépenses de modernisation par des fonds de concours des transporteurs, au moyen de péages (général ou particuliers) encaissés par l'Office National de la Navigation et servant à assurer le service d'emprunts mis par le Fonds de Développement Economique et Social à la disposition de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables.

Ces fonds de concours qui permettent actuellement de couvrir 250 millions de F. d'emprunt, soit la moitié de la loi de programme en cours, ne représenteront dans le IVème Plan qu'une part beaucoup plus faible (un sixième environ) des dépenses de modernisation et d'extension prévus par ce Plan : Il n'a pas paru possible en effet de mettre davantage à la charge des transporteurs intéressés.

