

JB/AN.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

LE MINISTRE DÉLÉGUÉ
CHARGÉ DES TRANSPORTS

Paris, le 23 SEP. 1986

DIRECTION
DES TRANSPORTS TERRESTRES

Sous-Direction des Transports Routiers

Bureau Economie des Transports Routiers

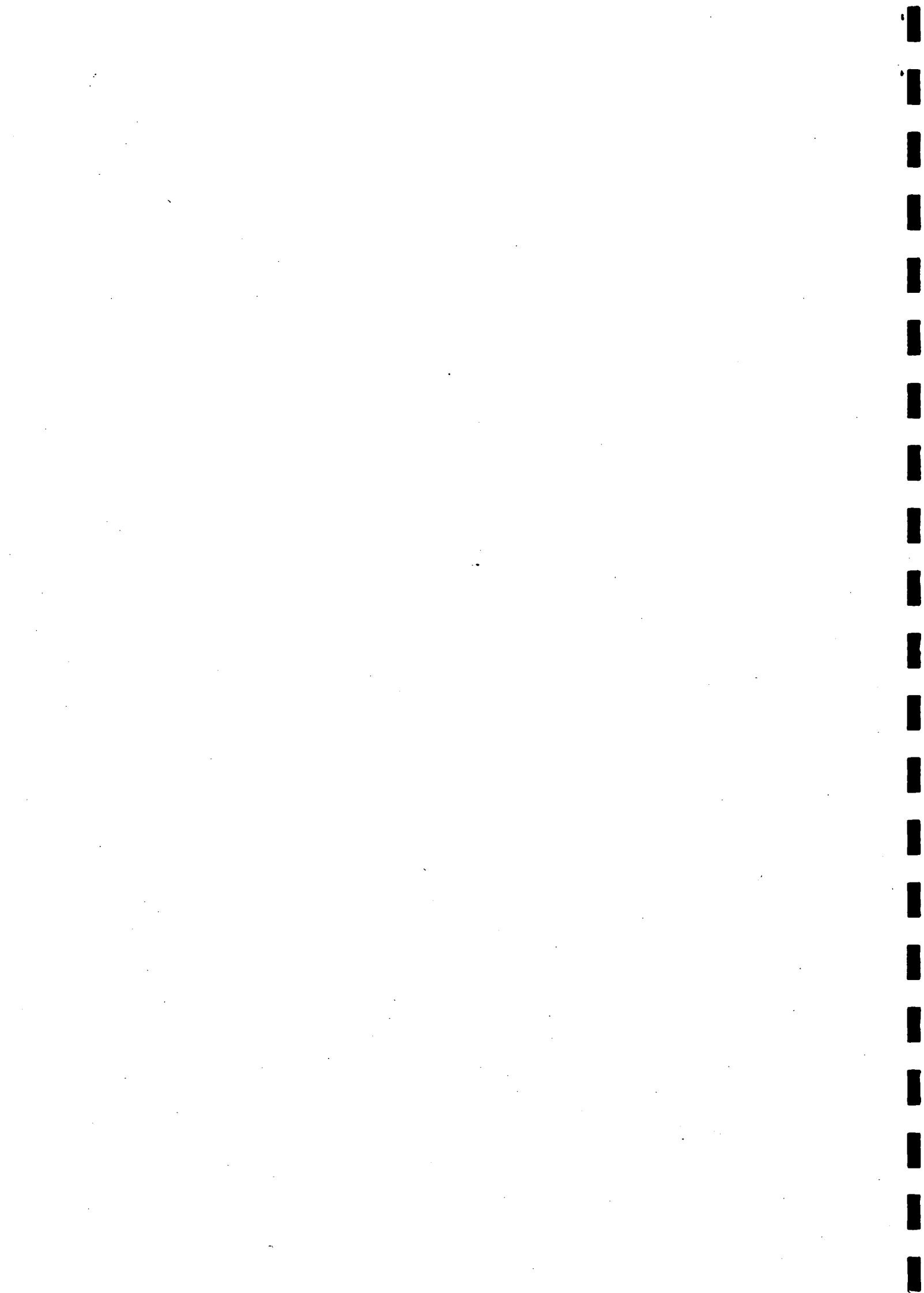
R2/86/832

LES CARBURANTS ROUTIERS EN FRANCE

1973 - 1986

Ministère Economique
Ministère des Transports

CDAT
2645



INTRODUCTION

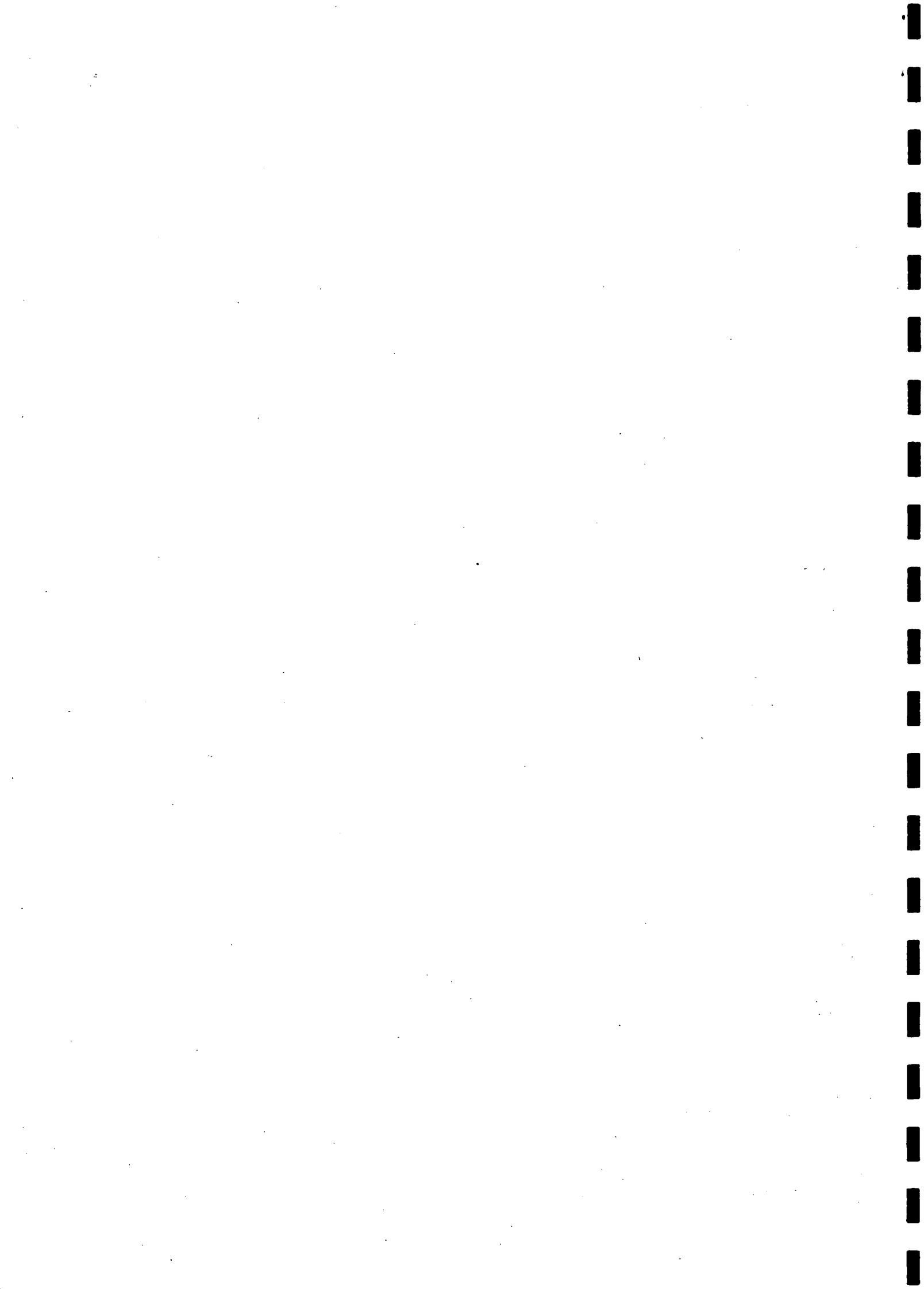
Depuis la crise ouverte en octobre 1973 les problèmes de l'énergie sont suivis avec attention.

Comme cela avait été prévu le pétrole n'est pas devenu rare (1) mais cher jusqu'en 1985. La tendance à la hausse a cessé et s'est inversée au cours des dernières semaines 1985.

A la suite des décisions arrêtées en février 1974 on a vu l'électricité ou le charbon se substituer peu à peu à l'utilisation directe d'hydrocarbures ; l'électricité pour sa part étant de plus en plus d'origine nucléaire (13 % en 1978 - 65 % en 1985).

La présente note essaie de mettre en évidence les conséquences des changements intervenus depuis le premier choc pétrolier sur la consommation et les prix des produits pétroliers en France et plus particulièrement sur les carburants routiers.

(1) La production mondiale de pétrole brut en milliards de T.E.P. a été
de : 1973 : 2,86 1979 : 3,20 (maximum) 1984 : 2,80.



DONNEES GENERALES

Consommation des produits pétroliers

La consommation totale du marché intérieur (produits énergétiques et non énergétiques) est passée par trois phases, d'inégale importance, depuis la fin de la guerre :

- une croissance régulière de 1947 à 1973.
- une diminution relativement lente de 1974 à 1979
- une diminution rapide de 1980 à 1985.

Cette évolution est due, après 1973, aux délais plus ou moins longs, nécessaires à la mise en service de solutions nouvelles pour la fourniture d'énergie :

- mise en service progressive de centrales nucléaires entraînant une forte réduction de la consommation de fuel lourd
- adoption de l'électricité en lieu et place des fuels (lourds ou léger) dans de nombreux secteurs industriels mais aussi pour le chauffage des locaux.

	1963	1973	1979	1985
Consommation totale en milliers de tonnes :				
- Produits énergétiques	32 496	101 332	92 807	63 502
- Produits non énergétiques.....	3 425	10 477	12 946	11 556
Total :	35 921	111 809	105 753	75 058

Les réductions importantes de consommation intervenues au cours des dernières années, sont donc surtout dues au changement de source d'énergie dans les installations fixes.

De ce fait les transports terrestres, qui ne peuvent prétendre au même changement, sont devenus les principaux consommateurs passant de 19,9 % en 1973 à 38,5 % de la consommation totale en 1986.

Les fuels sont passés dans le même temps de 65,6 % à 38,5 %.

EVOLUTION des CONSOMMATIONS de PRODUITS PETROLIERS
(MARCHÉ INTERIEUR)

	1963		1973		1985	
	Milliers de TONNES	%	Milliers de TONNES	%	Milliers de TONNES	%
. Gaz Incondensables	231,5	0,6	215,4	0,2	123,1	0,2
. Gaz de pétrole liquéfiés	1290,1	3,6	2695,9	2,4	2931,3	3,9
. Fractions légères.	120,4	0,3	836,4	0,7	-	-
. Carburants auto	6927,3	19,3	15772,4	14,1	18006,4	24,0
. Essences aviation	108,1	0,3	17,7	E	28,1	E
. Carburateurs	679,0	1,9	1811,9	1,6	2587,8	3,4
. Pétrole lampant.	88,0	0,2	11,0	E	19,8	0,1
. Gas oil	2356,5	6,6	6533,4	5,8	10906,8	14,6
. Fuel oil domestique	9027,3	25,1	37217,4	33,3	20710,7	27,6
" léger	3001,5	8,4	2023,3	1,8	-	-
" lourd	8663,7	24,1	34134,4	30,5	8155,0	10,9
TOTAL PRODUITS ENERGETIQUES	32496,4	90,5	101332,2	90,6	63501,8	84,6
. Bases pétrochimie	868,6	2,4	5423,0	4,9	7121,0	9,5
. Essences spéciales	60,0	0,2	78,3	E	36,4	E
. White spirit	80,0	0,2	154,9	0,1	104,0	0,1
. Lubrifiants	599,1	1,7	966,1	0,9	821,7	1,1
. Bitumes	1640,8	4,6	3394,5	3,1	2138,1	2,8
. Paraffine	25,8	0,1	11,1	E	50,4	0,1
. Cires	13,5	E	21,1	E	18,7	E
. Cokes de pétrole	137,1	0,4	894,8	0,4	1265,7	1,7
TOTAL PRODUITS NON ENERGETIQUES	3424,9	9,5	10477,1	9,4	11556,0	15,4
TOTAL GENERAL	35921,3	100,0	111809,3	100,0	75057,6	100,0

(SOURCE C.P.D.P.)

Evolution des prix internationaux

Jusqu'à la fin de 1984 les seuls éléments publiés étaient les prix officiels de vente par l'état producteur. Depuis 1985 on utilise les prix spot pour chaque pays.

Il faut savoir que les deux prix coïncidaient à peu près jusqu'en 1978. Puis le prix spot a été supérieur au prix officiel entre 1979 et 1980 pour devenir légèrement inférieur jusqu'en 1984.

La moyenne OPEC (pays consommateurs) a évolué comme suit en U.S. \$ par baril.

Source C.P.D.P.

	Janvier 1970	Jun 1973	Octobre 1981	Juillet 1986	8 Août 1986
Moyenne O.P.E.C.	1,80	3,39	34,40	8,15	11,97

Mais il faut également tenir compte de l'évolution de la parité Franc/Dollar qui a considérablement évolué au cours des dernières années. Le dollar a coté successivement 4,29 F en 1975 pour passer par un maximum de 10,11 F en mars 1985 et redescendre à 6,73 en août 1986.

Le coût moyen du pétrole brut importé en France exprimé en francs par tonne a évolué comme suit.

	1974	1979	1984	mars 1985	Juillet 1986
Coût moyen en F par tonne	377	580	1 892,8	2 090	527

(Source C.P.D.P.)

La statistique officielle du Commerce Extérieur publiée par la Direction des Douanes permet d'établir chaque année le montant de la facture pétrolière (différence entre les importations C.A.F. et les exportations F.A.B. pour le pétrole brut et le gaz naturel).

.../...

Il est intéressant de suivre l'évolution du ratio.

Dépense pétrolière
Production intérieure brute

sur une assez longue période.

Entre 1952 et 1970 ce ratio évolue assez peu autour d'une moyenne de 0,84 %.

En 1971 (suppression de la convertibilité dollar/or) le ratio passe à 1,26 %.

En 1974 (premier choc pétrolier) le ratio passe à 3,59 %.

En 1981 (maximum du second choc pétrolier) le ratio culmine à 4,83 %.

En 1985 il est redescendu à 3,77 %.

Sur la base des consommations de 1986 (projection en année mobile) et de la moyenne des prix pratiqués au cours du premier semestre, ce ratio devrait se situer dans une fourchette comprise entre 1,5 et 2 % pour l'année en cours.

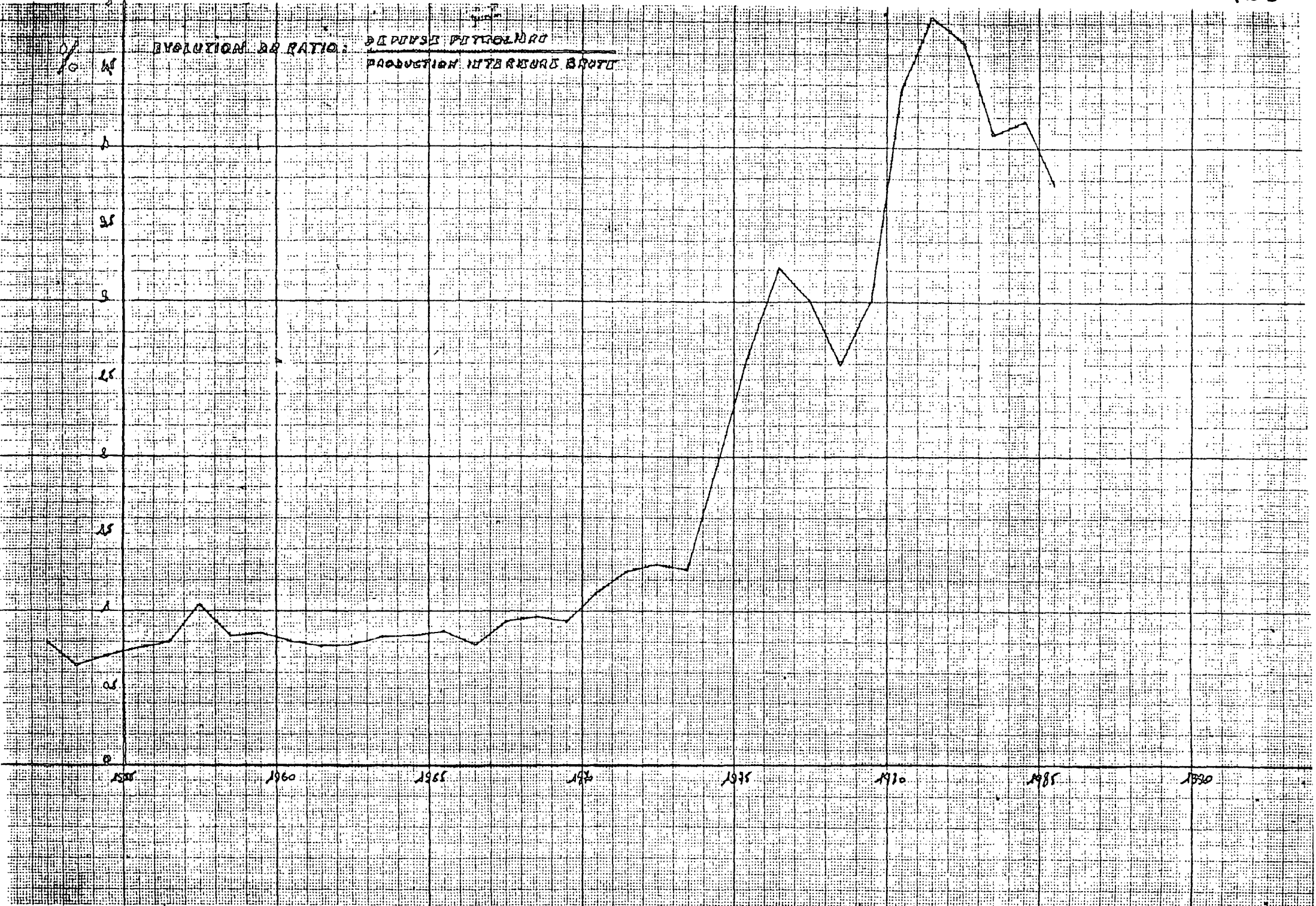
En effet les dernières indications connues semblent annoncer une remontée des prix spot consécutive aux récentes décisions de l'O.P.E.P. Il convient d'être très prudent en matière de prévision même à court terme.

EVOLUTION DE RATIO: $\frac{\text{PIPIPSI PITCHOLRU}}{\text{PRODUCTION INTERIEURE BRUTE}}$

%

5
4.5
4
3.5
3
2.5
2
1.5
1
0.5
0

1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990



LES CARBURANTS ROUTIERS

Les consommations

La commercialisation de moteurs "économiques", (pour les voitures particulières et commerciales mais aussi pour les véhicules utilitaires) et la dieselisation importante du parc des V.P.C. et des petits V.U. ont fortement influencé l'évolution de la consommation au cours des cinq dernières années.

Le Comité Professionnel du Pétrole a publié récemment les chiffres relatifs à cette période.

1 - LA CONSOMMATION D'ESSENCE ET SUPER

(origine : C.P.D.P.)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986 (1)	86/81 (2)
Consommation totale « acquittée »*	24 428	24 351	24 626	24 636	24 247	24 463	+ 0,1
Les V.P.C. :							
Consommation (3)	19 193	19 196	19 440	19 400	19 100	—	+ 1,6
Parc milieu d'année (4)	18 456	18 842	19 079	19 143	19 104	—	+ 5,3
Consom. spécifique (l/100 km)	7,42	7,14	7,04	6,96	6,87	—	- 11,9
Les utilitaires :							
Consommation (3)	4 270	4 200	4 236	4 300	4 210	—	+ 1,4
Parc au - 2 t 5 de PTAC	1 369	1 458	1 624	1 738	1 775	—	+ 35,0
1-07 (4) > 2 t 5 de PTAC	227	201	195	200	191	—	- 19,1
Total	1 596	1 659	1 819	1 938	1 966	—	+ 26,8

* Ce total couvre, outre les V.P.C. et les V.U., la consommation des motocycles, du matériel agricole, de la plaisance et des moteurs fixes. *Amis*
il exclut la pêche.

2 - LA CONSOMMATION DE GASOIL

(origine : C.P.D.P.)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986 (1)	86/81 (2)
Consommation totale « acquittée »	11 200	11 436	11 645	12 159	12 434	13 048	+ 16,5
Les V.P.C. :							
Consommation (3)	2 390	2 800	3 100	3 425	3 740	—	+ 87,9
Parc milieu d'année (4)	984	1 183	1 371	1 557	1 766	—	+ 118,0
Consom. spécifique (l/100 km)	7,36	7,18	6,73	6,16	6,01	—	- 20,9
Les utilitaires :							
Consommation (3)	8 810	8 636	8 545	8 734	8 694	—	- 1,9
Parc au - 2 t 5 de PTAC	150	181	220	259	313	—	+ 140,8
1-07 (4) > 2 t 5 de PTAC	743	768	824	875	889	—	+ 21,9
Total (y.c. tracteurs routiers)	1 027	1 083	1 177	1 268	1 339	—	+ 35,1

(1) Année mobile se terminant à fin juin.

(2) Variation année mobile à fin juin 86/année 81 ou variation année 85/année 80.

(3) Estimation C.P.D.P. en milliers de m³.

(4) Parc estimé par la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles : en milliers.

(5) Consommation conventionnelle des véhicules immatriculés dans l'année et non de l'ensemble du parc. Sources : C.S.C.A. et A.F.M.E.

On peut estimer que la faible augmentation des consommations d'essence et de super (V.P.C. + V. U) est imputable à la diminution des consommations spécifiques résultant de l'amélioration de la qualité des moteurs.

Pour le gas-oil les chiffres du C.P.D.P. font ressortir la légère diminution de la consommation des V.U. due également à la diminution des consommations spécifiques. Ce fait est d'ailleurs confirmé par les enquêtes de la D.T.T. sur l'évolution du prix de revient des transports routiers qui montrent que pour un ensemble de 38 T la consommation moyenne est passée de 42,6 l/100 kms en 1981 à 39,3 l/100 kms en 1985 (- 7,75 %).

Mais à ceci il convient d'ajouter la diminution du trafic routier enregistré pendant la période 1980-1984 : - 15 % pour les tonnes-kms (source OEST).

Les Prix

La structure des prix de vente à la pompe évolue en fonction de trois paramètres : le coût du produit, la parité franc/dollar, la fiscalité.

(en francs par hectolitres)

	15 Août 1973		15 Août 1979		15 Août 1985		15 Août 1986	
	gas-oil:	Super	gas-oil:	Super	gas-oil:	Super	gas-oil:	Super
Prix du produit hors taxes.....	29,47	36,37	93,69	114,12	220,00	219,00	123,22	111,39
T.I.P.P.	38,70	68,24	76,12	144,23	124,17	253,22	131,12	267,41
C.N.E.	-	-	-	-	0,14	0,14	0,14	0,14
Fonds de soutien aux hydrocarbures.	-	1,50	-	1,00	-	1,00	-	1,00
Fonds spécial grands travaux...	-	-	-	-	6,71	6,71	9,71	9,71
Redevance I.F.P.	<u>0,20</u>	<u>0,18</u>	<u>0,26</u>	<u>0,40</u>	<u>0,67</u>	<u>1,11</u>	<u>0,81</u>	<u>1,35</u>
Total H.T.V.A. arrondi à :	68,37	106,29	170,07	259,35	352,00	481,00	265,00	391,00
T. V. A.	<u>12,03</u>	<u>18,71</u>	<u>29,93</u>	<u>45,65</u>	<u>65,00</u>	<u>89,00</u>	<u>49,00</u>	<u>73,00</u>
Total T.T.C.	80,40	125,00	200,00	305,00	417,00	570,00	314,00	464,00
% des taxes	63,1	70,8	53,0	62,6	47,0	61,4	60,50	75,7

En règle générale les deux composants du prix de vente (coût du produit et taxes) ont tendance à évoluer de façon différente : lorsque le prix du produit augmente les taxes augmentent moins vite et leur poids relatif diminue. La tendance est inversée quand le prix du produit diminue.

En matière de prix de vente T.T.C. il faut signaler que depuis le printemps 1985, et ce pour la première fois depuis 1973, la tendance est à la baisse.

Le super est passé par un maximum de 5,82 francs le litre à la mi-juin 1985 pour atteindre 4,64 au 11 août 1986 (prix moyen T.T.C. France entière).

Dans le même temps le prix du gas-oil est passé par un maximum de 4,60 F le litre en mars 1985 pour atteindre 3,14 F le litre au 11 août 1986 (prix moyen T.T.C. France entière).

Les effets conjugués de la baisse des prix du brut et de celle du dollar ont considérablement accéléré la chute des prix à partir de la mi-décembre 1985. (16 % entre la mi-décembre 1985 et la fin février 1986).

L'expression des prix en francs constants 1970 (ou plutôt aux prix du marché 1970) permet d'obtenir des comparaisons significatives avec les situations antérieures à 1986.

Le graphique suivant illustre assez bien les incidences de la conjoncture sur les prix de vente à la pompe.

Pour la dernière période (1979-1985) le graphique montre que la hausse forte et continue jusqu'au printemps 1981 est imputable aux prix imposés par les producteurs. Le dollar évolue assez peu passant de 4,28 F au 15 janvier 1979 à 5,12 au 15 avril 1981.

Entre 1981 et 1985 les prix à la production diminuent mais le dollar augmente ce qui donne cette quasi-stabilité (toujours en francs constants) illustrée par le graphique, entre 1981 et 1985. (Cours du dollar en mars 1985 : 10,11 F).

La diminution des prix à la production combinée avec celle du cours du dollar (6,72 F au 13 août 1986) entraîne une forte baisse.

Enfin ce graphique montre que l'écart sur les prix T.T.C. entre super et gas-oil est, depuis 1973, toujours compris entre 35 et 40 centimes par litre (aux prix de 1970), avec cependant une pointe à 47,5 centimes en août 1979. Actuellement l'écart provisoire se situe aux environs de 36 centimes.

Le tableau précédent donnant le détail des prix de vente fait ressortir un point particulier qu'il est intéressant de signaler.

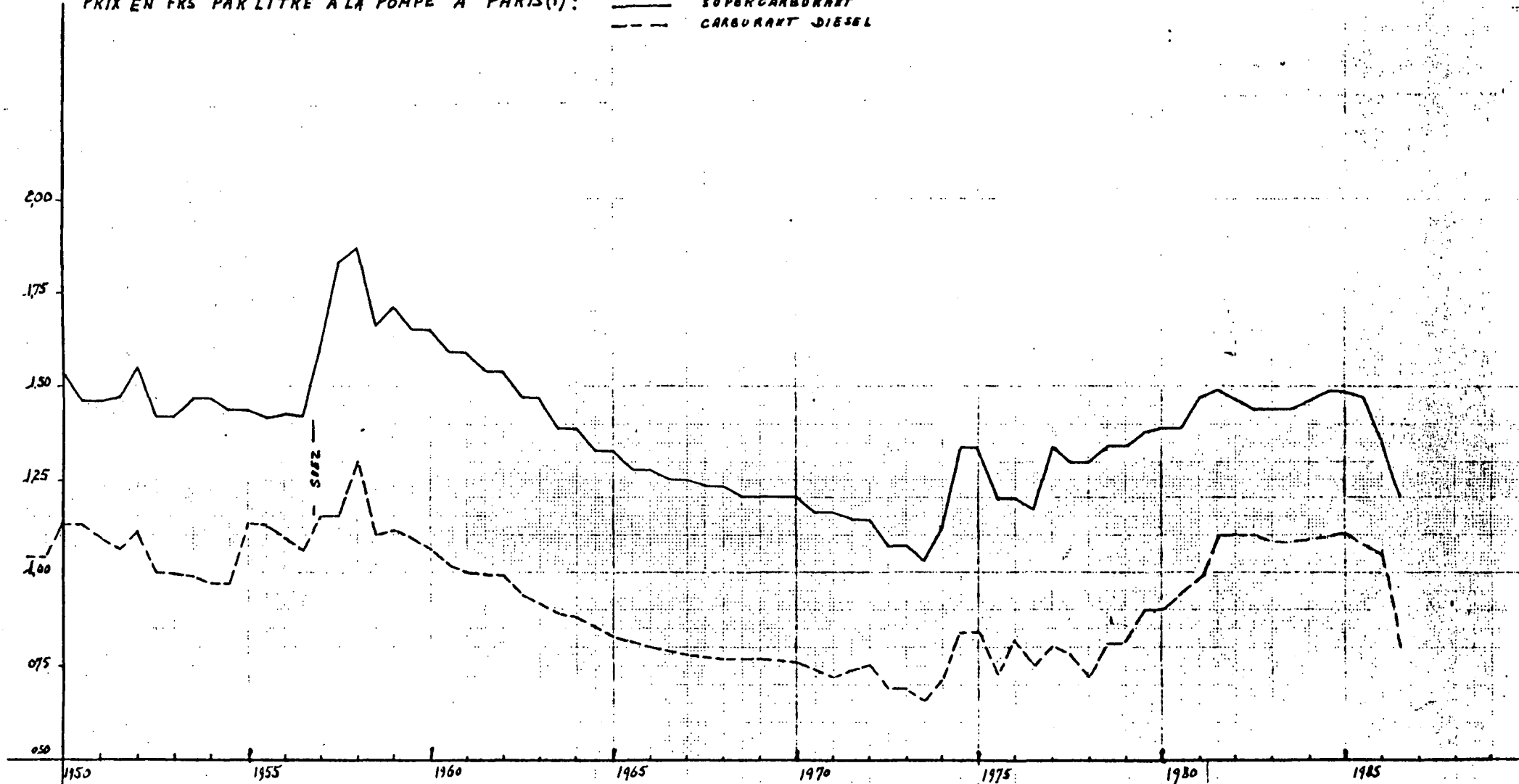
.../...

7 bis

EVOLUTION EN FRANCS CONSTANTS 1970 DU PRIX DE VENTE DES CARBURANTS

PRIX EN FRS PAR LITRE A LA POMPE A PARIS (1):

— SUPERCARBURANT
- - - CARBURANT DIESEL



(1) depuis le 14 Fév. 1985 : Régime de liberté des prix - Prix moyen FRANCE entière

Depuis février 1985 date de la libération des prix des carburants routiers ou regroupe sous la rubrique "prix du produit" tout ce qui incombe au producteur et au distributeur :

- le prix de reprise en raffinerie
- constitution et entretien des stocks de réserve
- frais de mise en place et de distribution.

Le fait à signaler est que ce prix du produit a augmenté bien plus vite pour le gas-oil entre 1973 et 1986 (près de 13 % par an) que pour le super (9,5 % par an). A l'heure actuelle le prix du produit pour le gas-oil est supérieur à celui du super (depuis un an) alors que dans le passé cela avait toujours été l'inverse.

Le prix de vente des carburants à l'étranger

Le tableau comparatif du prix des carburants dans les pays limitrophes européens montre l'évolution des prix de vente et du pourcentage des taxes prélevés (taxes intérieures et T.V.A.).

Ces prix s'entendent toutes taxes comprises.

Le tableau montre que pour les prix T.T.C. la France vient au second rang des huit pays présentés, pour le super carburant (30 en 1973) et au troisième rang pour le gas-oil (même rang en 1973).

En fait la comparaison directe des taxes dans les divers pays cités dans le tableau n'est pas entièrement satisfaisante. Les régimes fiscaux sont assez différents d'un pays à l'autre et les choix économiques diffèrent également, par exemple :

. La grande Bretagne la R.F.A. et la Suisse ont des prix T.T.C. assez voisins pour le gas-oil et le super.

. L'Espagne a des prix qui varient avec des périodes assez grandes (12 à 18 mois) mais dans ce pays c'est l'Etat qui assume la commercialisation.

Le régime des taxes

De tous temps l'action de l'Etat sur les taxes a permis de nuancer l'effet des variations des prix du pétrole brut. L'évolution de la structure des prix permet d'ailleurs de suivre les prix du produit et les taxes pour le super et le gas-oil.

Dans l'ensemble on peut dire que depuis 1973 la pression fiscale a été plus forte sur le super que sur le gas-oil.

Le montant total des taxes (y compris la T.V.A.) représente 75,7 % du prix T.T.C. du super au 11 août 1986 (70,8 % au 15 août 1973) alors que pour le gas-oil on observe 60,5 % à la même date (63,1 % au 15 août 1973).

Le régime des prix a été une première fois modifié par le décret d'avril 1982 et une deuxième fois en février 1985.

	BELGIQUE	ESPAGNE	FRANCE	G. ^{re} BRET.	ITALIE	PAYS-BAS	R.F.A.	SUISSE	COURS DU DOLLAR U.S.
I GAS-OIL									
<u>15 Aout 1973</u> en monnaie nationale	1 FRANC B. 6,04	1 PESETA 7,10	1 FRANC F. 0,804	1 LIVRE 0,0759	1 LIRE 80	1 FLOLIN 0,407	1 D. MARK 0,725	1 FRANC S. 0,74	
en Fs./litre	0,696	0,556	0,804	0,801	0,717	0,716	1,249	1,065	4,60
% des Taxes	57,5	57,2	63,1	63,4	63,6	43,5	68,0	63,4	
<u>15 Aout 1975</u> en monnaie nationale	9,28	10,50	1,12	0,1166	141	0,53	0,92	0,98	
en Fs./litre	1,059	0,833	1,12	1,08	0,925	0,877	1,587	1,306	4,60
% des Taxes	41,8	22,0	53,3	48,6	45,4	38,0	54,71	60,9	
<u>15 Aout 1979</u> en monnaie nationale	12,26	21,0	2,0	0,2128	242	0,798	1,05	1,20	
en Fs./litre	1,784	1,350	2,0	2,609	1,258	1,692	2,445	3,095	4,2435
% des Taxes	86,6	13,1	53,2	46,8	22,6	37,7	50,2	50,8	
<u>16 Juillet 1984</u> en monnaie nationale	23	58	3,96	0,381	615	1,178	1,31	1,28	
en Fs./litre	3,483	3,135	3,96	4,871	3,063	3,2056	4,022	4,557	8,659
% des Taxes	42,8	20,7	44,6	51,0	30,6	32,9	46,6	47,1	
<u>15 Juillet 1986</u> en monnaie nationale	15,6	60	3,10	0,342	632	0,684	0,93	0,97	
en Fs./litre	2,442	3,037	3,10	3,562	2,949	1,956	2,998	3,844	6,968
% des Taxes	53,6	65,9	57,1	61,0	53,1	44,7	60,1	65,5	

	II SUPER-CARBURANT								
<u>15 Aout 1973</u> en monnaie nationale	11,35	14,50	1,25	0,0795	162	0,807	0,805	0,74	
en Fs./litre	1,308	1,089	1,25	0,838	1,397	1,342	1,381	1,065	
% des Taxes	71,2	43,1	70,8	60,6	73,4	43,5	68,0	60,1	
<u>15 Aout 1975</u> en monnaie nationale	14,36	21	1,83	0,1595	300	1,022	0,94	0,99	
en Fs./litre	1,629	1,555	1,83	1,4776	1,583	1,692	1,6215	1,319	
% des Taxes	59,3	29,8	55,5	51,0	67,5	58,9	58,0	57,5	
<u>15 Aout 1979</u> en monnaie nationale	18,48	49,00	3,05	0,2618	550	1,232	1,09	1,13	
en Fs./litre	2,689	3,149	3,05	2,5036	2,8595	2,612	2,54	2,915	
% des Taxes	54,9	16,8	62,7	44,1	65,6	54,3	57,8	53,2	
<u>16 Juillet 1984</u> en monnaie nationale	30,9	97	5,34	0,41	1280	1,838	1,41	1,21	
en Fs./litre	4,75	5,24	5,34	4,70	6,37	5,00	4,34	4,40	
% des Taxes	56,2	37,9	57,4	54,9	66,1	55,5	48,2	49,9	
<u>15 Juillet 1986</u> en monnaie nationale	35,5	82	4,85	0,358	1280	1,40	1,06	0,99	
en Fs./litre	4,010	4,112	4,85	3,580	6,047	4,041	3,447	3,995	
% des Taxes	63,9	69,1	73,4	7,1	77,7	68,3	62,3	62,6	

Depuis cette date les prix sont libres, l'Etat continuant à définir le niveau des taxes afférentes à chaque produit.

La dernière modification des taxes figurait dans la loi de finances pour 1986 et a été mise en place en avril 1986.

En définitive les taxes en vigueur au 15 août 1986 sont les suivantes.

	Gas-oil en %	Super en %
T.I.P.P.	69,0	76,1
Taxe C.N.E.	0,1	ε
Fonds de soutien aux hydro- carburants.....		0,3
Fonds spécial grands travaux	5,1	2,8
T.V.A.	25,8	20,8
Total...	100,0	100,0

La déductibilité de la T.V.A. sur le gas-oil

Mais toutes ces données concernent le prix officiel à la pompe. Or depuis le vote de la loi de finances rectificative de juin 1982, le principe de la déductibilité partielle de la T.V.A. sur le gas-oil a été adopté, pour les assujettis à la T.V.A. utilisant leur véhicule à des fins professionnelles.

L'échéancier primitif avait fixé la limite de la déductibilité de la T.V.A. à 50 %, à atteindre en novembre 1985. Mais depuis 1982 divers aménagements ont été adoptés.

- Le taux de récupération de la T.V.A. sur le gas-oil en transport intérieur est passé à 50 %, de manière anticipée de six mois, au 1er mai 1985.

La déductibilité, même partielle, de la T.V.A. sur le gas-oil a eu bien entendu des incidences sur la comptabilité des entreprises.

En 1982 le prix moyen annuel du gas-oil à la pompe à Paris était de 3,351 F au litre. Compte tenu de l'abattement de 10 % de la T.V.A. mis en place en juillet de la même année, ce prix moyen annuel a été ramené à 3,317 F. Soit une baisse de 1 %.

.../...

En 1985 on a atteint les 50 % de réduction de la T.V.A. dès le 1er mai. Pour l'année le prix moyen du gas-oil a été de 4,285 F le litre avant réduction et de 3,972 F/litre après réduction soit une différence de 7,3 %.

- Le taux de récupération de la T.V.A. en transport international a, dans un 1er temps, été fixée à 50 %. Cette mesure a pris son plein effet au cours de l'année 1985.

- Le processus de passage progressif de 50 à 100 % pour le transport international (sous réserve d'anticipation) a été programmé comme suit :

1er novembre 1985	:	65 %
1er novembre 1986	:	85 %
1er novembre 1987	:	100 %

Précisons qu'il s'agit de T.V.A. sur les carburants consommés sur la partie française du trajet international. Dans les pays de la C.E.E. où la T.V.A. est normalement déductible à 100 % les transporteurs peuvent la récupérer sur place. En fait cette récupération entraîne toujours des formalités administratives dont la complexité et la rapidité sont très variable suivant les pays concernés.

Les plus avantageés des transporteurs sont ceux qui bénéficient des services permanents d'un agent ou d'un correspondant local plus apte à mener ces opérations administratives qu'un conducteur de véhicule dont le temps est toujours compté.

Pour les véhicules utilitaires dont les propriétaires sont assujettis à la T.V.A. le coût du litre de carburant hors T.V.A. déductible, s'établit ainsi en France et dans les pays européens limitrophes au 16 août 1986 :

	Devise	Prix H.T.V.A. déductible	
		en monnaie nationale	en Francs
Belgique	F.B.	12,48	1,954
Espagne	Peseta	53,57	2,712
France	F.F.	3,133	3,133
Grande Bretagne	£	0,297	3,098
Italie	lire	535,59	2,516
Pays-Bas	Florin	0,575	1,644
R.F.A.	D.M.	0,816	2,630
Suisse	F.S.	0,97	3,844

effet dans le port des taxes

.../...

Le produit des taxes sur les carburants

C'est l'Administration des Douanes qui perçoit les principales taxes sur les produits pétroliers :

- les droits d'entrée ou droits de douane perçus sur les importations de produits finis en provenance de pays tiers (hors C.E.E.), sauf s'il s'agit de produits destinés à subir un traitement défini ou une transformation chimique.

- les taxes intérieures dont le montant unitaire, variable selon les produits, figure dans le tableau détaillé des taxes et redevances établi trimestriellement par la Douane. La taxe intérieure frappe tout particulièrement les carburants et fournit la majeure partie des taxes frappant les produits pétroliers.

- la redevance au Fonds de Soutien aux Hydrocarbures.

- la T.V.A. : depuis le 1er janvier 1968, les produits pétroliers qui, jusque là, supportaient une T.V.A. forfaitaire sont soumis au régime de la T.V.A. de droit commun au taux de 18,6 % sur le prix hors T.V.A. Cette T.V.A. présente la particularité de ne pas être déductible par l'utilisateur assujéti à cette taxe, sauf pour les produits pétroliers utilisés comme matières premières ou agents de fabrication ainsi que pour les fuel-oils lourds, fractions légères et gaz liquéfiés utilisés comme combustibles, et partiellement pour le gasoil (transporteurs).

Elle présente une autre caractéristique : c'est d'être perçue une première fois par l'Administration des Douanes, au moment de la mise à la consommation du produit (autrement dit du dédouanement), sous forme d'un précompte calculé sur une valeur forfaitaire. En aval, c'est-à-dire aux différents éléments de la distribution, la T.V.A. sur le prix de vente, est perçue par l'Administration des Contributions indirectes.

Seule, figure dans le tableau ci-dessous, la T.V.A. perçue par l'Administration des Douanes à la "mise à la consommation" ; elle est dite "nette" car elle est perçue déduction faite des crédits de T.V.A. présentés par les déclarants (T.V.A. grevant les biens et services utilisés pour les besoins de l'exploitation).

- La taxe spécifique instituée par la loi du 3 août 1982 portant création du Fonds Spécial de Grands Travaux.

- divers : sous cette rubrique, figurent des taxes parafiscales diverses, notamment au profit de la Caisse Nationale de l'Energie, ainsi que le timbre douanier.

Remarque : Compte tenu du régime de T.V.A. décrit précédemment, il faudrait, pour saisir l'ensemble des droits et taxes perçus sur les produits pétroliers, ajouter au total des perceptions de la Douanes, la T.V.A. nette perçue sur le chiffre d'affaires par les Contributions indirectes.

Le tableau suivant montre que le produit total des taxes perçues sur les carburants a augmenté de 79 % en francs constants 1970 entre 1973 et 1986.

Le produit de la taxe intérieure seule a pour sa part augmenté de 50 % au cours de la même période.

(millions de F).

	1973	1979	1983	1985
Taxe intérieure.	17 467	46 278	57 703	83 177
Redevance Fonds de Soutien . .	307	234	360	237
Taxe C.N.E.			692	454
T.V.A. nette.	5 556	18 315	37 502	48 290
Taxe spécifique Grands Travaux	-	-	972	2 262
Divers (a)	369	1 008	1 180	1 664
Total en francs courants . . .	23 699	65 835	98 409	136 084
Total en francs constants 1970	19 578	29 819	28 799(P)	35 077 (P)

(a) Timbre douanier, droits de douane, etc...

La répartition, par produit, des recettes de la taxe intérieure est la suivante :

(millions de F)

	1973	1979	1983	1985
Essence et super.	13 650	33 273	42 176	59 035
Gasoil	2 715	7 709	10 807	15 086
Fuel-oil domestique	802	5 027	3 959	7 651
Fuel-oils lourds	-	-	528	1 085
Divers	117	269	233	320
Total en francs courants....	17 284	46 278	57 703	83 177
Total en francs constants 1970	14 278	20 961	16 887(P)	21 440(P)

* Carburéacteurs, essences avion, G.P.L., pétrole lampant etc.

.../...

A ces recettes relatives à la taxation des carburants il conviendrait d'ajouter les recettes relatives à la taxe à l'essieu puisque les deux sont liées depuis l'adoption du rapport de la Commission Laval et le vote de la loi de finances pour 1971.

	1973	1979	1983	1985
Taxe spéciale sur certains véhicules :				
en millions de francs courants(1)	268,5	389,5	399,7	486
en millions de francs constants 1970.	221,8	176,4	117,0	125,3(P)

(1) Montant net des perceptions déductions faites des remboursements qui sont effectués au bénéfice de véhicule circulant à l'étranger, ou sur autoroutes à péages. Ces remboursements ont été les suivants en millions de francs :

<u>1973</u>	<u>1979</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>
3,4	27,1	42,2	47

* * *

A ceci il conviendrait d'ajouter la recette correspondant à la vente de vignettes pour les véhicules de plus de 16 T de P.T.R.A. qui ne sont pas assujettis à la taxe à l'essieu.

Malheureusement cette statistique détaillée n'existe pas.

.../...

Le carburant et les transports routiers

Pour le transport routier de marchandises à grande distance le véhicule le plus fréquemment utilisé est l'ensemble articulé de 38 T de poids total.

La Direction des Transports Terrestres étudie régulièrement l'évolution des prix de revient de ce type de transport, dans lesquels le coût du carburant tient une place importante.

La part du poste carburant dans le total des dépenses varie en fonction de la consommation spécifique des véhicules et des prix.

Or depuis 1982 la déductibilité d'une partie de la T.V.A. est venue atténuer les effets de la hausse des prix enregistrée jusqu'au printemps 1985.

En définitive pour un ensemble de 38 T assurant le transport de marchandises en grande distance et faisant 100 000 kms par an les résultats sont les suivants :

Décembre	1973	18,0 %
"	1979	21,9 %
"	1980	24,7 %
"	1981	24,4 %
"	1982	25,4 %
"	1983	23,7 %
"	1984	23,8 %
"	1985	22,3 %

L'actualisation des résultats de l'enquête de 1985 au 30 juin 1986 indique un résultat de : 19,3 %.

En l'absence de toute déductibilité, le poids du poste carburant aurait été de 20,6 % et le prix de revient du transport aurait été majoré de 1,6 % dans les conditions du 30 juin 1986.