

A N N E X E S

- ANNEXE I - Régimes applicables aux transports ferroviaires et fluviaux.
- ANNEXE II - Indications sur la fiscalité générale applicable aux transports de produits par la route.
- ANNEXE III - Le régime des taxes sur les carburants applicables aux transports internes et aux transports internationaux de produits par la route.
- ANNEXE IV - Le régime des taxes sur les véhicules applicables aux transports internes et internationaux de produits par la route.
- ANNEXE V - Le régime des taxes sur la prestation de services applicables aux transports internes et aux transports internationaux de produits par la route.
- ANNEXE VI - Approches d'une mesure des disparités des charges fiscales spécifiques.



ANNEXE IREGIME APPLICABLE AUX TRANSPORTS
FERROVIAIRES ET FLUVIAUXI - Régime des transports ferroviaires.

En Belgique, en France et au Luxembourg, les chemins de fer sont constitués en sociétés plus ou moins "nationales", la S.N.C.F. et la S.N.C.B. participent d'ailleurs au Conseil d'Administration de la S.C.F.L. luxembourgeoise. Cela se traduit par le fait que chacune de ces entreprises bénéficie de très larges exonérations fiscales, surtout pour le transport de marchandises, le seul que nous examinons.

Anteinte, en principe, au paiement d'une taxe sur le chiffre d'affaires de 3 %, la S.N.C.B. se trouve en fait exonérée du paiement de cet impôt, comme aussi de toutes les taxes communales. Son activité de transporteur routier reste seule soumise au régime applicable aux transports par route (exception faite pour ses expéditions et livraisons propres).

En France, une loi du 24 Septembre 1956 a supprimé la plupart des impôts spécifiques pesant sur ce mode de transport. En trafic "marchandises", il ne subsiste plus qu'un droit de timbre de 0,005 (ou : 0,23) NF sur les contrats de transport. La S.N.C.F. demeure par contre soumise à l'ensemble des impôts généraux dont la taxe sur le chiffre d'affaires, la taxe sur les achats de matières et l'impôt sur l'acquisition de matériel roulant. N'étant pas assujettie au régime de la T.V.A., elle ne peut faire jouer à son profit la déductibilité. Sa consommation en carburants donne lieu à la perception d'une taxe de 20,19 NF par tonne de diesel lourd, taux beaucoup plus bas que ceux des transports routiers.

Au Luxembourg, en vertu d'une convention d'Avril 1946 signée par la France, la Belgique et le Grand Duché, les C.F.L. sont soumis au régime applicable à la S.N.C.B. et à la S.N.C.F.. Ils sont exonérés de la plupart des impôts d'Etat et seulement assujettis à un impôt sur les transports de 4 % des recettes (répercuté dans les tarifs), à l'impôt sur les bénéfices répartis et aux impôts communaux (dont l'impôt sur les salaires).

.../...

En Allemagne et en Italie, à côté d'une société d'Etat, subsistent des chemins de fer locaux soumis les uns et les autres à des systèmes fiscaux différents au regard de la fiscalité générale.

En Allemagne, les premiers versent une contribution forfaitaire aux frais d'administration des communes dans lesquelles ils entretiennent des ateliers. Les autres sont assujettis à la fiscalité générale comme toute entreprise professionnelle, tous paient la taxe sur les transports dont le taux varie de 4 à 7 % du prix du transport. C'est une forme particulière de la taxe sur le chiffre d'affaires assortie de nombreuses exonérations. Ils doivent en outre acquitter l'impôt sur les huiles minérales, mais la taxe sur le gas-oil, affectée à l'infrastructure routière, leur est ristournée à titre d'aide à l'exploitation.

En Italie, les chemins de fer de l'Etat sont exonérés des principaux impôts généraux, mais astreints à payer l'impôt sur les transports de 3 % des recettes pour les marchandises. Etant donné toutefois que depuis 1916 les recettes résultant des hausses de tarifs sont exonérées, cet impôt se réduit à 0,008 % du total. Ils acquittent en outre un droit de timbre répercuté dans le prix du transport. Les chemins de fer en concession sont astreints aux impôts généraux applicables à toutes les entreprises industrielles (impôt sur les sociétés, impôt sur les recettes, impôt foncier), et aux 3 % d'impôt pour les marchandises. Certaines exonérations interviennent cependant pour les lignes déficitaires.

Le régime hollandais est fondamentalement différent des autres. Les chemins de fer néerlandais sont constitués en société anonyme. Ils jouissent à ce titre d'une grande indépendance financière vis-à-vis de l'Etat qui perçoit des dividendes en tant qu'unique actionnaire. Mais la société est tenue de combler elle-même tout déficit éventuel d'exploitation.

Comme il n'existe pas d'impôt sur les transports aux Pays-Bas, mais une taxe uniforme de 3 % sur le chiffre d'affaires, répercutable dans les tarifs, la société n'acquiesce par d'autres impôts spécifiques. Il faut noter en outre que les transports de marchandises à l'importation, à l'exportation et en transit sont exemptés

.../...

II - Régime des transports fluviaux.

Dans certains pays les entreprises de transports fluviaux ne sont pas distinguées des autres et soumises à la fiscalité générale : ainsi en Belgique et en Hollande.

En Belgique elles acquittent en outre une taxe sur le contrat de 6 % des recettes brutes, dont les transports internationaux sont exonérés. Toutefois, l'utilisation des voies navigables intérieures est subordonnée au paiement de droits variant entre 0,02 et 0,075 FB la T/km.

En Hollande, le droit commun s'applique aux transports fluviaux comme à toutes les entreprises; ils acquittent également l'impôt de 3 % sur le prix du transport, mais les transports en transit à l'exportation ou à l'importation en sont exemptés. Différentes taxes d'utilisation sont en outre perçues sur les voies navigables d'intérêt local, selon des modalités très diverses; elles n'intéressent que 5 % du trafic total.

Les transports fluviaux n'existeront au Luxembourg qu'après l'achèvement des travaux de canalisation de la Moselle, encore s'agira-t-il seulement de transports internationaux soumis aux dispositions de la "Convention de la Moselle" conclue en Octobre 1956. Les taxes prévues seront les mêmes que pour le Main et le Neckar, et leurs modifications seront étroitement réglementées.

Dans les autres pays, les régimes fiscaux des transports fluviaux se distinguent plus ou moins du droit commun, mais comportent tous certaines taxes spécifiques.

En Allemagne les entreprises acquittent l'impôt sur la fortune, les impôts réels et les taxes spécifiques sur le fuel, mais elles reçoivent par contre une subvention correspondant au montant de ces dernières. La navigation rhénane est en outre exonérée des droits de douane et de la taxe sur les huiles minérales.

En Italie, l'impôt sur le revenu et la taxe sur le chiffre d'affaires s'appliquent aux transports fluviaux qui doivent acquitter en outre une taxe annuelle sur les concessions et autorisations, une "taxe de motorisation" de 15 livres par CV, la taxe de 3 % du prix du transport, et la taxe sur les carburants, aux mêmes taux que pour la route.

.../...

Il en va de même en France où les entreprises de navigation intérieure sont soumises à l'impôt sur le revenu, l'impôt sur le revenu des sociétés et la taxe professionnelle, sans préjudice des impôts spécifiques tels que la taxe sur les automoteurs et citernes, acquittée journellement ou semestriellement, l'impôt sur les carburants de 0,44 NF par litre de gas-oil, un droit de timbre, un impôt sur le transport partiellement affecté à la modernisation des voies navigables et, enfin, certaines taxes destinées à permettre le fonctionnement de services utiles à la profession.

ANNEXE IIINDICATIONS SUR LA FISCALITE GENERALE
APPLICABLE AUX TRANSPORTS DE PRODUITS PAR LA ROUTE

La part des impôts généraux auxquels sont assujettis les transports dépend de la place de cette industrie dans l'économie de chacun des états. Elle sera plus ou moins grande selon que ce secteur sera plus ou moins particularisé sur le plan juridique.

Très peu distingué de l'activité économique générale en Hollande et dans les pays du Bénélux, il occupe une position intermédiaire en Allemagne et en Italie, tandis que sa spécificité se trouve soulignée en France par l'inexistence d'une imposition sur la prestation de service en trafic marchandises.

En Belgique, les entreprises de transports professionnels routiers sont assujetties aux impôts généraux, comme toutes les entreprises du secteur privé, et donc à la taxe sur le chiffre d'affaires au taux de 6 %. Il en va de même aux Pays-Bas où la taxe de 3 % sur le chiffre d'affaires s'applique aux transports routiers comme à toutes les entreprises et comporte les mêmes exonérations que pour les autres transports en ce qui concerne l'importation, l'exportation et le transit. Les carburants sont eux-mêmes taxés selon le droit fiscal commun de transmission au taux de 5 %. Au Luxembourg, les transports de marchandises par route se trouvent également soumis à l'impôt sur le chiffre d'affaires au taux de 2 % du prix brut s'il s'agit de transporteurs privés, et au taux de 4 % s'il s'agit de transports routiers effectués par les C.F.L. (mais ils sont alors exonérés de l'impôt sur le chiffre d'affaires). En principe, les étrangers circulant sur le territoire grand-ducal sont soumis aux mêmes impôts, mais, en pratique, ceux-ci ne sont pas perçus.

En Allemagne et en Italie, les transporteurs routiers acquittent les impôts généraux, les impôts spécifiques et la taxe spéciale sur la prestation de service que nous étudierons avec ces derniers. Retenons seulement ici les impôts généraux.

.../...

Les transports routiers de marchandises acquittent en Allemagne l'impôt sur la fortune, ainsi que les divers impôts réels et les diverses taxes à la consommation. De même en Italie, les entreprises de transport sont soumises au droit fiscal avec les impôts sur le revenu, sur le chiffre d'affaires (distinct de l'impôt sur le transport) etc...

En France, la fiscalité générale applicable au transport de produits par la route est relativement beaucoup moins importante que la fiscalité spécifique. Elle comprend les impôts directs frappant les entreprises, impôts sur les sociétés, impôts sur les salaires au taux de 5 %, et certains impôts indirects portant sur l'achat de pneumatiques, les réparations, le contrat d'assurance et les droits d'enregistrement, patentes, etc...

A N N E X E III

LE REGIME DES TAXES SUR LES CARBURANTS
 APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTERNES ET AUX TRANSPORTS
 INTERNATIONAUX DE PRODUITS PAR LA ROUTE

I - En trafic interne :1) Les taux d'impositions globaux :

Ils varient considérablement d'un pays à l'autre, mais on retrouve cependant partout certains caractères communs :

- L'imposition est fixe, indépendante des caractéristiques du véhicule, ou de la relation assurée.
- Le rendement des taxes dépend essentiellement de l'importance du trafic routier (fiscalité d'utilisation), indirectement des caractéristiques des véhicules ou des relations.
- Partout l'essence est plus fortement taxée que le gas-oil.
- Dans de nombreux pays une part plus ou moins forte des recettes fiscales ainsi obtenues est affectée à l'entretien du réseau.
- Une véritable comparaison de l'importance relative de ces taxes en trafic interne devrait tenir compte de la structure particulière du raffinage dans chacun des pays.

Le tableau suivant montre la part de la fiscalité vis à vis du prix net des carburants (prix sans impôt), ainsi que vis à vis du prix à la pompe en 1961.

PAYS	% des taxes s/le prix net		% des taxes s/le prix à la pompe	
	Essence	Gas-oil	Essence	Gas-oil
Belgique	241	30,8	70,6	23,6
France	324	206,8	74,4	67,4
Italie	266,5	203,0	72,6	67,0
Luxembourg	236,2	20,0	57,6	16,7
Hollande	114,8	2,33	53,5	2,28
R.F.A.	152,8	134,8	60,5	57,4

(Source ECE - DOC W/TRANS/WP 26/112).

..../..

C'est en France que l'essence est le plus taxée, aux Pays-Bas qu'elle l'est le moins. Il en va de même pour le gas-oil, mais là les écarts sont encore plus considérables.

L'écart des pourcentages de charges fiscales entre l'essence et le gas-oil se répartit ainsi, sur le prix de la pompe :

Pays-Bas	:	51,1% d'écart
Belgique	:	47 %
Luxembourg	:	40,9%
France	:	7 %
Italie	:	5,6%
Allemagne	:	3,1%

Dans tous les pays du Bénélux l'essence est proportionnellement beaucoup plus taxée que dans les trois autres états. L'écart extrême se trouve aux Pays-Bas où l'impôt sur l'essence est de 53,5%, celui sur le gas-oil seulement de 2,28%.

Dans l'ensemble la différence extrême de taxation sur l'essence entre pays membres est de 21%, l'écart le plus grand dans la taxation du gas-oil est de 65%.

2) Les composantes de ces taxes :

Ces pourcentages globaux d'impositions correspondent à un ensemble de taxes dont la nature varie de pays à pays.

- En Belgique, essence et gas-oil doivent acquitter le droit d'accise et le droit d'accise spécial aux taux de 370 et 75 F.B. pour l'une, et de 30 et 10 F.B. pour l'autre. Ils sont tous les deux soumis à une taxe forfaitaire de 12 ou 14%, et leur révente donne droit à percevoir une taxe de facture de 6%. Enfin, l'essence seule est en outre soumise à un droit d'entrée de 14 à 9,8 F.B. par hectolitre.

- En Allemagne, la taxe sur les huiles minérales porte sur celles que produit le pays comme sur celles qu'il doit importer. Le taux est de 22,75 D.M. pour le gas-oil et de 32,40 pour l'essence, par 100 kg de produit. Au terme de la loi fondamentale les recettes reviennent au Bund qui les utilise pour l'entretien et le développement du réseau fédéral, ou pour subventionner les travaux d'intérêt local.

- En France, au sortir des raffineries, les carburants supportent la T.V.A., diverses contributions au fonds de soutien des hydrocarbures, à l'institut du pétrole, etc... et la taxe intérieure, de beaucoup la plus lourde, leurs pourcentages sur le prix net du litre sont respectivement les suivants :

../..

IMPOTS	ESSENCE	GAS-OIL
Taxe intérieure	72,8 %	62,5%
T.V.A.	1,83%	2,34%
Fonds de soutien	3,31%	4,1%

Une part de ces taxes va alimenter le "fonds spécial d'investissements routiers". En 1960, 7,7% de leur montant annuel y ont été affectés.

- En Italie :

On ne dispose d'aucune indication précise pour ce pays.

- Au Luxembourg, les carburants sont assujettis à l'impôt sur le chiffre d'affaires comprenant une taxe d'importation de 2% et une taxe sur les livraisons, d'1/2% pour les ventes en gros, et de 2% pour les ventes au détail.

- Au Pays-Bas, essence et diesel sont assujettis à la taxe de transmission de 5%, mais l'essence doit acquitter en outre les droits de douane, sans compter la taxe sur les carburants proprement dite.

II - En trafic international.

La nature différente des taxes frappant les hydrocarbures révèle la structure fiscale particulière de chaque état, et s'y traduit par des incidences économiques diverses. Si cette diversité, difficilement appréciable actuellement, reste parfaitement légitime sur le plan interne, les disparités globales de charge fiscale qui en résultent sont une source de distorsions en trafic international.

Inscrites dans les coûts elles influent directement sur le prix de revient du parcours lorsque des véhicules de nationalités différentes se trouvent confrontés sur une même relation. Les conditions de concurrence seront artificiellement faussées s'ils emploient des carburants de nationalités différentes. Cela se produit chaque fois que l'un d'eux introduit en franchise dans un des pays le carburant acheté dans un autre et contenu dans son réservoir.

Les effets de cette distorsion sont donc proportionnels à la quantité de carburant admise en franchise. Aussi les états qui taxent le plus fortement leurs carburants ont-ils limité cette quantité.

Les dispositions généralement applicables en transport de marchandises sont les suivantes :

BELGIQUE ET LUXEMBOURG		FRANCE		ITALIE		HOLLANDE		R.F.A.	
Véhicules étrang.	Véhicules nation.	Etrang.	Nation.	Etrang.	Nation.	Etrang.	Nation.	< 5T. de C.U.	> 5.T. de C.U.
R.N. (permettant d'effectuer le voyage retour)	R.N. (permettant d'atteindre le lieu de destination)	50 l	Frontaliers Autres	R.N.	R.N.	R.N. (permettant d'effectuer le voyage retour)	R.N. (permettant d'atteindre le lieu de destination)	70 l	100 l
			5 l 10 l 15 l						
R.N. = env. 400 km		On tiendra compte de la quantité de carburant français sortie de France							

(R.N. = Réservoir normal)

Pour approcher la mesure des distorsions que doivent entraîner en France l'application des dispositions prévues on peut admettre les hypothèses suivantes de consommation :

- pour des camions gas-oil :

6 tonnes de C.U.	25 l
10 tonnes de C.U.	36 l
15 tonnes (semi-remorques)	42 l

- pour un camion essence :

6 tonnes de C.U.	30 l
-----------------------	------

On aura donc :

.../...

TYPE DE VEHICULES	Kilométrage parcouru en France		
	avec 50 l	avec 15 l	avec 10 l
<u>Camions gas-oil</u>			
6 T. de C.U.	200 km	60	40
10 T. de C.U.	139	41,6	28,6
<u>Semi-remorque gas-oil</u>			
15 T. de C.U.	119	30,5	23,8
<u>Camion essence</u>			
5T. de C.U.	166	50	33

Tous les éléments de coût étant supposés égaux par ailleurs, dans une zone comprise entre 50 et 100 km à l'intérieur de la frontière française, les transporteurs français sont certainement désavantagés en transport international, par rapport à leurs concurrents étrangers.

Il est probable que cela influe :

- sur le volume des transports internationaux effectués par des camions français au départ de la France. Les exportateurs français situés à moins de 100 km de la frontière confieront leurs produits aux transporteurs étrangers dont les coûts seront plus bas.

- sur l'implantation des entreprises françaises de transports pour lesquelles cette zone frontalière semble bien pouvoir constituer en effet une zone de répulsion.

Des enquêtes devraient être entreprises dans ces deux directions auprès des transporteurs français. Mais en attendant, l'application stricte du principe de la territorialité fiscale supprimerait toute franchise et du même coup toute distorsion du fait des disparités dans l'imposition des carburants.

A N N E X E I V

LE REGIME DES TAXES SUR LES VEHICULES
 APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTERNES ET INTERNATIONAUX DE
 PRODUITS PAR LA ROUTE

I - Transports internes.a) Véhicules de plus de 3 tonnes.A - EN FRANCE

1) Régime de la taxe générale : Elle s'applique 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 varient de la façon suivante :

- en transport public : 30 NF par tonne (ou fraction de tonne), payable semestriellement.
- en transport privé : 27,5 NF, exigibles dans les mêmes conditions.

2) Régime de la surtaxe : Elle est perçue en sus de la taxe générale pour tout véhicule ou ensemble routier dont le P.T.A. excède 6 tonnes et qui circulent en zone longue, c'est-à-dire sur une distance en moyenne supérieure à 150 km.

Les taux sont les suivants :

- Transporteurs publics : adhérent d'un groupement professionnel 100 NF par tonne (ou fraction de tonne) au-delà de 6 tonnes, exigibles semestriellement.
- Transporteurs publics non adhérents d'un G.P.R. : 125 NF exigibles dans les mêmes conditions.
- Transporteurs privés : 100 NF par tonne (au-delà de 6) et par semestre.

3) Modalités particulières d'application.i) Applicables à la taxe et à la surtaxe.

- La taxe et la surtaxe peuvent être acquittées à un taux journalier égal au 1/50 du taux semestriel, donc moins avantageux.

.../...

- Peuvent être exonérés de la taxe et de la surtaxe
 - . les véhicules uniquement affectés aux transports intérieurs dans les chantiers ou dans les entreprises.
 - . les véhicules servant aux transports agricoles et forestiers dans le danton d'exploitation ou les cantons limitrophes.
 - . certains véhicules spécialement aménagés circulant en zone courte.
- Réductions importantes pour les très gros véhicules

ii) Applicables seulement à la taxe générale.

- Exonération en faveur des artisans propriétaires d'un véhicule unique de 5T. de P.T.A. au maximum.

- Réductions :

- . de 20% pour les véhicules effectuant exclusivement des transports intéressants l'industrie du bâtiment et des travaux publics, ou des transports de minerais et de produits de carrière.
- . de 30% pour les semi-remorques.

iii) Applicables seulement à la surtaxe.

Exonération applicable aux remorques rail-route circulant sur route en zone courte.

b) Véhicules de moins de 3 tonnes.

Ils sont soumis à un régime de taxation entièrement différent tenant compte de leur âge et assis sur leur puissance fiscale.

Age des véhicules	Puissance fiscale				
	Jusqu'à 4 CV	de 5 à 7 CV	de 8 à 11 CV	de 12 à 16 CV	au-dessus
Jusqu'à 5 ans inclus	60 NF	90 NF	120 NF	150 NF	200 NF
de 5 ans à 20 ans	30	45	60	60	60
de 20 ans à 25 ans	30	- le taux reste le même -			
plus de 25 ans	- exonération totale -				

B- EN ALLEMAGNE.

a) Taux annuel de la taxe : Ils varient avec le poids total du véhicule et par tranche de 200 kg de ce poids, ce qui donne :

Poids total	Taux annuel en D.M.
Jusqu'à 2 tonnes	22
de 2 à 3 tonnes	23,5
de 3 à 4 tonnes	25
de 4 à 5 tonnes	26,5
etc...	etc...
de 23 à 24 tonnes	55
au-delà de 24 tonnes	56,5

b) Mode de perception : Soit annuel, semestriel, trimestriel ou mensuel.

par mois : taux de $1/12 + 8\%$ (du taux annuel)
 par trimestre : taux de $1/4 + 6\%$ (du taux annuel)
 par semestre : taux de $1/2 + 3\%$ (du taux annuel)

c) Réductions.

- de 25% pour les semi-remorques,
- de 50% pour les véhicules exclusivement affectés aux transports destinés à l'industrie du bâtiment, aux véhicules spéciaux, et aux autobus desservant les lignes régulières.

C - EN ITALIE.

a) Taxe générale : Elle est assise sur la charge utile du véhicule, et perçue annuellement selon le barème suivant :

Charge utile du véhicule	Taxe sur les camions	Taxe sur les remorques
Jusqu'à 400 kg	7.500 liras	8.250 liras
de 400 à 800 kg	10.500	11.550
de 800 kg à 1 tonne	13.500	14.850
de 1 tonne à 1,5 tonne	18.000	19.800
	etc. ...	
de 4,5 tonnes à 5 tonnes	70.500	77.400
	etc. ...	
de 7 à 8 tonnes	96.000	105.000
	etc. ...	
au-dessus de 11 tonnes	157.600	171.000

.../...

b) Une taxe additionnelle de 5%, instituée par l'article 25 d'une loi du 24 Juillet 1961 est entrée en vigueur le 1er Janvier 1963.

D - AUX PAYS-BAS.

a) Taxe générale :

L'assiette de la taxe sur les véhicules est le poids mort, sa perception est annuelle.

- jusqu'à 1 tonne de poids mort la taxe est de 9 florins par 100 kg, mais elle ne peut descendre en dessous de 72 florins (800 kg).

- au-delà de 1 tonne de poids mort la taxe se calcule ainsi :

de 1 à 2 tonnes	90 fl + 10 fl	par tranche de 100 kg
de 2 à 3 tonnes	190 fl + 11 fl	par tranche de 100 kg
de 3 à 4 tonnes	300 fl + 12 fl	par tranche de 100 kg
de 4 à 5 tonnes	420 fl + 13 fl	par tranche de 100 kg
de 5 à 6 tonnes	550 fl + 14 fl	par tranche de 100 kg

au-delà de 6 tonnes 690fl+15fl par tranche de 100 kg à partir de 6.000 kg.

b) Majoration exceptionnelle des taux :

Pour les véhicules routiers à moteur diesel les taux sont majorés de 110%. Ceci permet de compenser la très faible taxation du gas-oil hollandais.

E - EN BELGIQUE.

a) Taxe générale :

Elle est assise sur le poids mort, et perçue annuellement.

- jusqu'à 1 tonne de poids mort la taxe est de 150 francs belges par 100 kg

- au-delà de 1 tonne de poids mort la taxe est de 157 francs belges par 100 kg et s'applique autant de fois que le poids mort total est divisible en tranche de 100 kg. Toutefois la taxe majorée ne peut dépasser 346 francs par tranche, ce qui correspond à un poids mort de 3.800 kg. Elle est donc pour ce tonnage de $38 \times 346 = 13.148$ francs. Elle cesse alors d'être progressive.

b) Régimes particuliers :

- Pour les véhicules à huile lourde, la taxe est majorée de 290 francs par tranche de 100 kg, mais cette majoration ne peut dépasser 100% de cette taxe.

-Des réductions sont accordées selon l'âge ou l'utilisation.

Réduction de 25% pour des moteurs de plus de 5 ans.
Réduction de 75% pour les véhicules servant aux transports à l'intérieur des ports, etc.....

F - AU LUXEMBOURG.

La taxe annuelle est assise sur le Poids Mort.

- Régime général.

Jusqu'à 2.400 kg de poids mort : 300 fl par 200 kg x 1,05.

au-delà de 2.400 kg de poids mort :
3.600 fl + (100 fl par 200 kg) x 1,05.

-Régimes spéciaux.

Pas de taxation spéciale pour les véhicules diesel, ni les semi-remorques, mais exonération pour les remorques.

II - Transports internationaux :

A - EN BELGIQUE :

a) Régime général applicable aux étrangers par jour de voyage.

Véhicules	Essence	Gas-oil
Véhicules dont le P.M. est de 5 T.	120 F.B.	+ 100 F.B.
- de 5 à 10 tonnes	160 F.B.	+ 150 F.B.
- de 10 T. et plus	330 F.B.	+ 300 F.B.

Toutefois le transporteur étranger peut choisir de payer le montant de la taxe exigée du véhicule Belge de même type, à condition de s'acquitter pour trois mois.

b) Exonération pour certaines nationalités :

- Exonération totale pour les véhicules immatriculés en FRANCE, au LUXEMBOURG et aux PAYS-BAS.

- Exonération des transporteurs allemands de marchandises en zone frontalière (en vertu d'une convention de 1934).

..//..

c) Régime spécial des transporteurs Belges en transport international.

Le montant de la taxe sur les véhicules belges affectés principalement aux transports internationaux est réduit des 2/3 si son détenteur peut prouver cette affectation.

Une loi du 13 Janvier 1963, modifiant des dispositions antérieures est parue au Moniteur Belge du 21 Mars 1963. Elle prévoit pour les véhicules nationaux de plus de 6 tonnes de poids mort, affectés aux transports internationaux une réduction de 40% de la taxe sur les véhicules.

B - EN FRANCE :

a) Régime général applicable aux étrangers :

Sauf exonérations particulières prévues dans des accords de réciprocité, les véhicules étrangers sont taxés au taux journalier, (1/50 au taux semestriel français), et soumis à la taxe et à la surtaxe.

b) Régime particuliers applicable à certains nationaux.

- Pour les véhicules du Bénélux : Exonération de la taxe générale, mais assujettissement à la surtaxe au taux réduit, que paie l'adhérent français à un G.P.R..

- Pour les véhicules allemands et italiens : assujettissement à la taxe générale, mais seulement à la surtaxe au taux réduit.

C - EN ALLEMAGNE :

a) Régime général applicable aux étrangers :

- Soit le régime et le taux applicable aux véhicules allemands.

- Soit une taxe journalière de 3 D.M. avec un minimum de 5 D.M. .

b) Régime particuliers :

- Pour les Pays-Bas et le Luxembourg : exonération pour 14 jours et pour tous véhicules.

- Exonération partielle pour la Belgique.

D - EN ITALIE :

- En général les véhicules étrangers sont astreints au paiement du 1/36 : de la taxe annuelle italienne, par dizaine de jours de séjour, ou fraction de dizaine, et, ce, sous condition d'accord de réciprocité.

.../...

- Pour les véhicules français le paiement du 1/36 de la taxe annuelle peut s'abaisser au paiement minimum de 3/360.

E - AUX PAYS-BAS :

a) Régime général :

Ces véhicules étrangers sont soumis aux mêmes taxes que les véhicules nationaux, mais peuvent s'en acquitter ainsi :

Pour 1 jour	:	1/190	de	taxe	annuelle
Pour 3 jours	:	1/40	de	taxe	annuelle
Pour 15 jours	:	1/20	de	taxe	annuelle
Pour 30 jours	:	1/10	de	taxe	annuelle
Pour 60 jours	:	1/5	de	taxe	annuelle

Ils doivent au minimum payer 0,5 fl.

b) Régime particuliers.

- Sont exemptés les véhicules Belges, Français, Luxembourgeois et Allemands.

L'exonération peut être illimitée, ou limitée à 14 jours.

F - AU LUXEMBOURG ;

Aucune taxe n'est prélevée sur les véhicules étrangers circulant sur le territoire grand-ducal.

A N N E X E V

LE REGIME DES TAXES SUR LA PRESTATION DE SERVICE EN TRANSPORTS INTERNES ET INTERNATIONAUX DE PRODUITS PAR LA ROUTE.

I - Caractère de cette taxe :

L'incidence de cette taxe est la seule qui soit parfaitement proportionnelle au transport effectué. La taxe sur les carburants varie seulement en fonction de la relation, très peu en fonction des quantités transportées. La taxe sur les véhicules est en principe indépendante du transport lui-même, sauf peut-être lorsqu'il s'agit d'un transport international et que son montant peut se fractionner proportionnellement à la durée du parcours.

Selon les pays la taxe sur la prestation se présente comme un impôt sur les recettes, ou comme un impôt sur le prix des transports. De toute façon elle est seule à pouvoir tenir compte de tous les aspects du transport : distance, quantité, prix. Paradoxalement c'est cependant celle qui présente le caractère le moins spécifique. Nombre de pays ne la distinguant pas organiquement de la taxe générale sur le chiffre d'affaires. Nous l'étudierons donc en liaison avec ces dernières.

II - Régime de la taxe sur les prestations en transports internes :

1) Dans les pays du Bénélux et en Italie son assimilation est complète avec la taxe sur le chiffre d'affaires, sauf certaine différence de taux, ou d'assiette.

PAYS	Taxe sur le chiffre d'affaires	Transport public
BELGIQUE	6%	6%
HOLLANDE	4%	3%
LUXEMBOURG	2%	2%
ITALIE	3,3% Taxe sur prestation de service.	3,3% sur le document de transport.

2) En Allemagne, il s'agit bien également d'un impôt sur le chiffre d'affaires qui d'ailleurs frappe aussi le transport ferroviaire (V. Annexe I) seulement les taux sont modulés en vue de coordonner les transports, et notamment de détourner les transporteurs pour compte propre du trafic à longue distance.

Taxe générale sur le chiffre d'affaires	Transports publics		Transports privés	
	Courte distance	Longue distance	Courte distance	Longue distance
				4 T. 4T.
4%	4%	+ 7% 1,75% (1)	Rhen	0,04 la T/km + 0,05 par an et par véhicule (1)

(1) Contribution à l'Institut Fédéral des Frets.

3) En France : il n'existe plus de taxe sur la prestation de service en transport de marchandises depuis 1956. Cette taxe ayant été remplacée par les taxes au poids que nous avons vues (Annexe IV).

III - Régime des taxes sur les prestations en transports internationaux.

1) En Hollande et en France il n'est perçu aucune taxe de ce type sur les véhicules étrangers ou les véhicules nationaux en trafic international.

2) La Belgique et le Luxembourg appliquent en principe à leurs nationaux le régime général de la taxe sur le chiffre d'affaires, même lorsqu'ils effectuent un transport international. Les taux sont donc respectivement :

- Belgique : 6% (sur le parcours Belge)
 - Luxembourg : 2% (sur le parcours luxembourgeois)
- Mais elle n'est pas perçue en pratique sur les étrangers).

Pour les transporteurs étrangers la Belgique exige qu'ils aient un représentant agréé sur son territoire. Ceux qui n'en ont pas sont astreints au paiement des taxes forfaitaires suivantes :

..//..

- véhicules sans remorque 400 F.B.
- véhicules avec remorque 800 F.B.

Il est par ailleurs possible qu'une certaine déductibilité puisse jouer en faveur des transporteurs belges en trafic international, mais il est impossible d'en mesurer pratiquement les effets ; c'est du moins ce qu'affirment les services Belges compétents.

3) En Italie, les transporteurs publics étrangers et les transporteurs nationaux sont astreints au paiement d'un droit sur le document de transport d'un montant de 20 lires au maximum à partir de 120 kg.

4) En R.F.A., Le régime applicable est le suivant :

Véhicules nationaux				Véhicules étrangers			
Transports publics		Transports privés		Transports publics		Transports privés	
Courte distance	Longue distance en Allemagne	Longue distance	Autres cas	Courte distance	Longue distance	Longue distance	Autres cas
		< 4 T.				< 4 T.	
4%	0,0075 la T/Km + 1,75% (1)	0,04 DM la t/km en Allemagne	0,05 + 60 DM par an (1)	4%	0,0075 DM la T/Km (en Allemagne)	0,04 DM par T/Km (en Allemagne)	0,05 DM la T/km

(1) Contribution à l'Institut Fédéral des Frets, perçue seulement sur les véhicules allemands.

(2) Cette taxe n'est pas toujours effectivement perçue en pratique.

A N N E X E V I

APPROCHE D'UNE MESURE DES DISPARITES DES
CHARGES FISCALES SPECIFIQUES

Trois approches paraissaient possibles, et destinées à se compléter et corriger l'une l'autre.

- Une approche au moyen des recettes fiscales globales spécifiques de chaque Etat. Rapportées à l'ensemble des recettes fiscales générales, elles auraient donné le pourcentage des impôts particuliers à ce secteur. Il pouvait ensuite paraître intéressant de connaître la part finalement supportée par chaque tonne-kilomètre produite. En l'absence d'informations statistiques ces différents calculs ne peuvent encore être menés à bonne fin.

- Une approche par hypothèse de circulation reste possible, de même et surtout, qu'une approche de la charge fiscale réellement supportée par les entreprises, telle qu'elle apparaît dans leurs prix de revient analysés sur certaines relations.

I - Approche par hypothèses de circulation.

a) Charge fiscale théorique à laquelle serait assujéti un semi-remorque de 19 tonnes pour un parcours intérieur annuel de 80.000 kilomètres avec un coefficient de remplissage de 60%.

PAYS	Impôt s/ recettes	Impôt s/les carburants	Impôts s/ véhicules	Total de la T/km
Belgique	0,0058	0,0018	0,0074	0,0150
R.F.A.	0,079	0,0125	0,0064	0,0269
France	-	0,0171	0,0057	0,0228 (1)
Italie	0,0035	0,0175	0,0023	0,0233
Pays-Bas	0,0034	0,0004	0,0041	0,0079

DOC. W/TRANS/WP 26/98 - Secrétariat division des T.E.C.E.
Genève en 1959 - cité par LEBLANC.

(1) ou 0,0246

Les résultats de ce tableau sont traduits dans les graphique 1 et 2, "in fine".

b) Charge fiscale théorique totale pour différents véhicules et différentes hypothèses de parcours annuel (étude faite par la direction des transports terrestres en 1959).

		30.000 km	50.000 km	70.000 km	100.000 km
Camion	Pays-Bas	13,01	9,13	7,47	6,22
16 T. C.U.	Belgique	20,83	15,76	13,57	11,26
	Luxembourg	8,42	7,40	6,97	6,64
25 l	Allemagne	31,99	28,33	26,77	25,59
Gas-oil	France	26,72	24,28	23,23	22,44
	Italie	26,16	24,79	24,21	23,77
Camion	Pays-Bas	17	11,51	9,15	7,39
10 T. C.U.	Belgique	23,75	17,35	13,89	12,55
	Luxembourg	7,58	6,70	6,32	6,04
36 l	Allemagne	33,46	28,36	26,20	24,56
Gas-oil	France	26,96	23,36	21,82	20,66
	Italie	23,84	22,39	21,77	21,30
Semi-remor- ques	Pays-Bas	13,05	9,12	7,43	6,17
15 T. C.U.	Belgique	18,51	13,96	12,01	10,55
	Luxembourg	6,16	5,55	5,29	5,09
42l 60	Allemagne	26,74	23,08	21,52	20,34
Gas-oil	France	22,00	18,79	17,41	16,38
	Italie	19,38	18,18	17,67	17,28
Camion	Pays-Bas	23,83	22,62	22,10	21,71
Essence	Belgique	34,87	31,70	30,55	29,32
16 T. C.U.	Luxembourg	25,61	24,59	24,16	23,83
	Allemagne	40,00	36,34	34,78	33,60
30 l	France	43,61	41,17	40,12	39,33
Essence	Italie	44,29	42,92	42,34	41,90

Dans toutes les hypothèses envisagées on peut remarquer deux groupes de pays :

- Ceux où la fiscalité est la plus faible ; les pays du Bénélux ;

- Ceux où elle est la plus forte : Allemagne, France, Italie.

Une interprétation graphique de ces chiffres permet de penser que :

.../...

- la diminution du poids fiscal relativement à l'importance du parcours effectué, est plus sensible dans les pays à forte fiscalité ;

- les gros porteurs effectuant d'importants parcours (à partir de 50.000 km par an) sont relativement moins taxés dans les pays à forte fiscalité ;

- l'essence étant toujours beaucoup plus taxée que le gas-oil, la diminution relative du poids fiscal est moins sensible avec ce type de carburant, même dans l'hypothèse de longs parcours annuels.

Toutefois ces remarques n'ont guère d'intérêt du fait qu'il ne peut être tenu compte de la charge des impôts généraux aussi vaut-il mieux s'attacher à commenter le résultat des quelques études de coûts par relations.

II - Approche à l'aide des études de coûts par relation.

Nous ne disposons encore que de trois de ces études sur les 200 qui doivent être menées à bien. On ne peut donc prétendre ici non plus mesurer les disparités dans leur ensemble. Mais il reste possible, en utilisant seulement les pourcentages, d'arriver à une approximation suffisante.

D'importantes difficultés subsistent du fait des caractères particuliers à chacune des relations considérées :

- Selon la nature du parcours les dépenses en carburant et donc le poids des taxes spécifiques de ce secteur, peuvent varier notablement.

- Selon le régime des franchises de carburant applicables en fonction de l'itinéraire et de la nationalité, certains transporteurs n'utiliseront qu'une faible part de carburant national : c'est le cas des allemands qui achètent presque tout leur gas-oil en Hollande pour effectuer le parcours Vestland-Coblentz. On a cherché à rétablir le poids fiscal réel, en supposant qu'ils s'approvisionnaient en Allemagne pour la totalité.

- Bien que le cadre comptable de ces études ait été harmonisé, certains postes ne sont pas distingués (impôt sur les salaires), d'autres ne figurent que pour certains pays. Il s'ensuit une évidente distorsion que l'on ne peut palier.

Postes retenus	Belgique %	Luxem- bourg %	France %	Italie %	R.F.A. %	Pays-Bas %
10. Taxe sur les véhicules.	6,93	0,88	5,49	2,57	3,61	5,09
11. Taxe sur les assurances :						
Véhicules	(1) 0,26	0,26 (1)		0,06	0,40	
Marchandises	0,01	0,02	0,39		1,21	
13. Taxes à déduire de la charge d'intérêt relative au véhicule	0,32	0,13	(4)	(4)	(4)	(4)
16. Impôt sur les salaires	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	2,95
20. Taxes sur les carburants	1,81	1,34	(2) 10,31	10,53	8,36	0,66
21. Taxe s/les lubrifiants	0,32	0,09	0,28	0,73	0,22	0,05
22. Taxes sur les pneus	0,74	0,21	1,35	0,38		
23. Taxes sur entretien et réparations				0,29		
25. Taxes à déduire sur charge d'amortissement du véhicule	1,47	0,70	(4)	(4)	(4)	(4)
30. Taxes sur le transport	5,12	5,32	(1) 0,81	1,92	2,20	2,88
Divers				0,62		
Garage				0,03		
Total des taxes	16,989%	8,95%	18,63%	17,13	16%	11,63%

- (1) - Le pourcentage global des taxes sur les assurances est le même en Belgique et au Luxembourg, mais leur répartition est différente.
- (2) - Ce pourcentage correspond à l'ensemble des taxes payées par le transporteur en Italie et en France, puisque dans la relation considérée il achète son carburant dans les deux pays.
- (3) - Ceci correspond à la portion de la taxe sur le chiffre d'affaires italienne à laquelle est soumis le transporteur français pour la portion italienne du parcours considéré. C'est un cas de double imposition indirecte.

.../...

- 5
- (4)-Le fait que les taxes correspondant aux charges d'intérêt et d'amortissement du véhicule n'ont pas toujours été prises en considération introduit forcément une distorsion.
- (5)-Dans certains pays l'impôt sur les salaires n'est pas distingué des autres charges fiscales, mais dans d'autres, il semble qu'il ne soit pas pris en considération. Ceci est une autre source de distorsion.

Traduite en N.F. et rapportée à la tonne-kilomètre, le poids de la charge fiscale globale se répartirait donc ainsi :

FRANCE	0,034
ALLEMAGNE	0,031
ITALIE	0,0199
BELGIQUE	0,0192
PAYS-BAS	0,017
LUXEMBOURG	0,009

Par rapport aux conclusions tirées d'une approche théorique sur les données de 1959 on peut constater les différences et les similitudes suivantes :

- Allemagne et France restent dans le groupe des pays à forte fiscalité, la France prenant l'avantage.
- L'Italie se situe dans une position intermédiaire, plus proche de celle des pays à faible fiscalité.
- La Belgique, la Hollande et le Luxembourg se caractérisent toujours par leur faible fiscalité ; le Luxembourg qui ne figurait pas dans la première approche apparaît comme le pays où la charge fiscale est de beaucoup la plus légère.

Si l'on considère le seul poids des trois impôts spécifiques par rapport à l'ensemble des éléments de coûts retenus, ces considérations diffèrent quelque peu : l'Italie rejoignant le peloton des pays à forte fiscalité, les Pays-Bas s'en éloignant encore davantage.

Taxes	Belgique	Luxembourg	France	Italie	RFA	Pays-Bas
Taxes s/les véhicules	6,93	0,88	5,49	2,57	3,61	5,09
Taxes s/les carburants et lubrifiants	2,13	1,43	10,59	11,26	8,58	0,71
Taxes sur les transports	5,12	5,32	(0,81)	1,92	2,20	2,88
Total en %	14,18	7,63	16,08	15,75	14,39	8,68

Il ne semble pas possible de tirer davantage de conclusions des trois relations considérées, encore convient-ils d'exposer celles-ci avec les plus expresses réserves du fait des nombreuses causes de distorsions artificielles que nous avons relevé.

Sauf le cas de double imposition indirecte qui apparaîtrait au détriment du camion français tenu de payer une part de la taxe sur le chiffre d'affaires italienne, les distorsions fiscales en trafic international ne sont pas apparentes. On ne connaît pas quelle part de taxe est acquittée dans le pays d'immatriculation, et quelle part dans le pays de destination.

Les résultats des deux derniers tableaux sont exprimés dans les graphiques III et IV. Par rapport aux graphiques précédents les différences les plus notables proviennent des chiffres allemands indiquant le poids des taxes sur les véhicules et sur les transports. Les transporteurs allemands dont le parcours s'effectue principalement en Hollande ne sont en effet que partiellement soumis au régime fiscal de leur pays. Cette différence n'apparaît pas pour la taxe sur les carburants, qu'il était possible de rétablir au taux allemand.