

ON/HB

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 13 MARS 1964

Service des Affaires Economiques
et Internationales

Division des Affaires
Internationales

S.A.E.I. N° II3

N O T E D' I N F O R M A T I O N N° 21

INCIDENCE DES DISPARITES DE
REGIMES FISCAUX SUR LES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS
ROUTIERS A L'INTERIEUR DU MARCHÉ COMMUN

---=oOo=---

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Ref. n°

CDAT
8859



INCIDENCE DES DISPARITES DE REGIMES FISCAUX
SUR LES PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS ROUTIERS
A L'INTERIEUR DU MARCHE COMMUN.

-0-

Les problèmes fiscaux sont de plus en plus à l'ordre du jour des préoccupations européennes. La Commission du Marché Commun lancée à la recherche des principes d'une Politique Commune des Transports a exposé ses idées sur l'harmonisation qu'il convient de promouvoir en ce domaine dans une proposition de résolution qui devait être examinée cette année par le Conseil des Ministres de la C.E.E.

Le Traité de Rome se bornait à donner quelques directives qui visaient soit le rapprochement général des législations, soit certaines dispositions fiscales particulières. Aucune ne concernait directement les transports.

Dans chacun des six pays, les transports intérieurs se trouvent d'ailleurs soumis à la fois au régime fiscal général et à une fiscalité spécifique. En raison de leur importance et de leur diversité, ce sont les taxes spécifiques qui doivent faire l'objet, en priorité, des mesures de rapprochement et d'harmonisation envisagées.

Le tableau joint (annexe I) donne une idée de l'ampleur des disparités entre les régimes fiscaux applicables aux transporteurs routiers de la Communauté. Il reste à examiner les distorsions qu'elles entraînent, c'est-à-dire leur incidence sur les prix de revient et sur la compétitivité des entreprises. Etant donné l'insuffisance actuelle de l'information statistique communautaire en matière fiscale, c'est d'ailleurs beaucoup plus qualitativement que quantitativement que l'on peut espérer les approcher.

.../.

I - LES CAUSES DES DISTORSIONS -

Parmi les divers impôts spécifiques, nous retiendrons à la suite de la Commission, les trois séries de taxes les plus généralement en vigueur dans les différents pays du Marché Commun : taxe sur les carburants, sur les véhicules et sur la prestation de service.

L'incidence économique de ces taxes dépend dans une large mesure de la manière dont sont combinées les trois catégories d'impôts. Elle varie donc avec la structure de la fiscalité spécifique de chaque pays. Mais elle peut encore être modifiée par l'existence d'accords particuliers intéressant deux ou plusieurs pays.

A/ Influence des structures fiscales spécifiques :

La taxe grevant le véhicule, assise sur le tonnage de celui-ci, est indépendante de la nature du chargement comme de la distance parcourue, elle vient s'ajouter aux charges fixes. Au contraire, les taxes sur les carburants et les impôts sur le transport approximativement proportionnels à l'activité de l'entreprise, s'inscrivent parmi les charges variables.

Le rapport entre la part des taxes fixes et celle des taxes variables qui caractérise la structure de la fiscalité spécifique d'un pays, a des répercussions multiples et souvent très importantes.

D'une façon générale, lorsque le poids des taxes fixes est élevé, le transporteur a intérêt à augmenter la productivité de son véhicule (parcours annuel et chargement). Cette incitation est certainement moins forte lorsque la part des taxes variables devient prépondérante.

Il semble de même que la structure des taxes variables ne soit pas entièrement indifférente. Une forte imposition des carburants (France, Italie) défavorise les transports sur les plus longs parcours, puisque cette consommation n'est pas dégressive. Elle avantage en outre les véhicules lourds en donnant une prime à l'amélioration du rendement énergétique.

En transport international, le transporteur qui est astreint à des taxes fixes élevées dans son pays, sera théoriquement pénalisé si, la frontière franchie, il est soumis à un régime où les taxes proportionnelles l'emportent (sauf régime particulier de détaxation).

Le graphique joint (Annexe II) exprime les résultats d'études de coûts par relations que nous évoquerons ensuite (1). Il laisse présager que le poids relatif des taxes sur les véhicules est beaucoup plus élevé aux Pays-Bas et en Belgique que dans les autres pays du Marché Commun.

Rapport entre les taxes fixes et les taxes variables :

- Inférieur à 1 : Franco (0,5), Italie (0,2), R.F.A. (0,3)
- Supérieur ou égal à 1 : Pays-Bas (1,39) Belgique (0,95)

B/ Influence des accords entre pays -

Les parties signataires de ces accords se consentent généralement des détaxations totales ou partielles portant sur une ou plusieurs des taxes spécifiques. Nous essaierons de résumer la situation qui peut en résulter pour les étrangers en France et pour les Français à l'étranger, au regard de chacune des 3 taxes spécifiques.

1°) Régime applicable aux transporteurs français à l'étranger :

- Les restrictions aux quantités de carburant admises en franchise dans les réservoirs des véhicules ne gênent aucunement les transporteurs français quand elles leur sont appliquées, puisque le haut niveau des taxes françaises les détourne d'utiliser ces "facilités".

- Au regard de la taxe sur les véhicules, les transporteurs français ne sont victimes des doubles impositions que dans un petit nombre de cas, mais sûrement lorsqu'ils sont soumis aux taux journaliers (en Italie et en Allemagne).

- Au regard de la taxe sur le transport, ils s'en acquittent en Allemagne et en Belgique proportionnellement au trajet qu'ils effectuent dans ces pays.

2°) Régime applicable aux transporteurs étrangers en France -

- Les restrictions imposées à l'importation en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules étrangers venant en France évitent que se produisent des distorsions de concurrence entre eux et leurs concurrents français.

.../.
(1) Il convient de noter, dès maintenant, que ces chiffres concernent trois relations internationales distinctes et ne sont pas directement comparables.

- Après la création de la surtaxe de zone longue la France accepta de nuancer son application en faveur des véhicules de certains pays. Allemands et Italiens, soumis à la taxe générale, acquittent la surtaxe à un taux réduit ; et les transporteurs du Bénélux sont en outre exonérés de la taxe générale.

- Quant à la taxe sur la prestation, elle n'existe pas en France pour le transport de marchandises.

3°) Les conséquences de ces régimes particuliers au transport international ne peuvent actuellement s'apprécier quantitativement. Pour éviter les doubles impositions, ils tendent à interdire au pays de destination la perception des taxes fixes sur les véhicules étrangers. Mais ils superposent ainsi des éléments de fiscalité hétéroclites et engendrent des distorsions au détriment des transporteurs qui sont soumis, chez eux, aux taxes sur les véhicules les plus lourdes.

Pour résumer les diverses dispositions qui résultent des accords, on peut considérer que les français ne sont pas ou peu désavantagés par les régimes fiscaux du Benelux mais peuvent l'être par les régimes allemands ou italiens, vis-à-vis de leurs concurrents de ces pays. Par contre, les taxes et surtaxes françaises sur les véhicules désavantagent certainement à des degrés divers les transporteurs étrangers vis-à-vis de leurs concurrents français en France.

II - ESSAI D'APPRECIATION QUANTITATIVE DES DISTORSIONS -

Trois méthodes devraient permettre de quantifier l'incidence des disparités fiscales :

- Une approche statistique globale qui se borne à recenser les recettes fiscales perçues par chaque Etat sur les transports routiers.
- Une démarche analytique qui consiste à appliquer les taux des différents impôts spécifiques à un transport quelconque dont les caractéristiques ont été choisies au départ.
- Un essai de comptabilité analytique utilisant les résultats actuellement disponibles d'études de coûts par relations.

.../.

A/ Approche globale -

Elle suppose connues et comparables entre elles les recettes fiscales spécifiques au transport routier de chaque Etat.

Il s'en faut de beaucoup que les statistiques fiscales soient cohérentes et complètes. Aussi le tableau proposé se borne-t-il à indiquer certains ordres de grandeur et appelle-t-il de nombreuses remarques : Il n'a pas été possible de distinguer entre l'essence et le gas-oil, et la taxe hollandaise sur les carburants n'a pu être appréhendée, ni la taxe italienne distinguée de l'impôt général sur les huiles minérales.

Compte tenu des ces remarques, on peut essayer de mesurer quelle part des recettes globales de chaque Etat représentent les taxes spécifiques. Cette mesure est trop imprécise pour qu'il soit fructueux de la rapporter au nombre de T/Km produites dans chaque Etat. Nous la donnons à titre purement indicatif :

Pays	Part des recettes spécifiques en pourcentage des recettes fiscales globales (en 1960)
ITALIE	12 %
FRANCE	11,3 %
R.F.A.	9 %
BELGIQUE	7,5 %
PAYS BAS	6 %

B/ Approche par hypothèse de circulation -

On a pris comme base de calcul un camion de 19 T avec remorque parcourant 80.000 km par an, et rempli à 60 % de sa capacité. Il s'agit là de conditions d'exploitation assez significatives pour le transport à grande distance.

Pays	Impôt s/recettes	Impôt s/carburants	Impôt s/véhicules	Total à la t/km
BELGIQUE	0,0058	0,0018	0,0074	0,0150
R.F.A.	0,079	0,0125	0,0054	0,0269
FRANCE	-	0,0171	0,0057	0,0228
ITALIE	0,0035	0,0175	0,0023	0,0233
PAYS-BAS	0,0034	0,0004	0,0041	0,0079

Source : Etude de la Division des Transports de la Communauté Economique pour l'Europe, citée par M. C. LEBLANC dans son rapport sur la situation des transporteurs français devant la concurrence étrangère (Doc.W/TRANS/WB 26/98 Genève 1959)

La dispersion des résultats est importante, la Belgique et plus encore les Pays-Bas, apparaissent nettement favorisés.

C/ Résultat des études de coûts par relations, entreprises à l'initiative de la Commission du Marché Commun.

Pour préparer ses propositions d'harmonisation la Commission a demandé aux Etats Membres de calculer les coûts effectifs que supportent leurs entreprises nationales lorsqu'elles effectuent des transports d'un type déterminé sur une série de relations internationales limitativement énumérées.

Cette initiative permettra de recueillir des données comparables qui seront d'un grand intérêt. Mais on ne dispose encore que de six études-tests (une par pays) portant sur trois relations distinctes qu'on ne peut donc en toute rigueur, comparer que deux à deux.

Par ailleurs, sur ces relations internationales, le jeu des accords bilatéraux affecte les résultats obtenus, aussi a-t-on cherché, quand cela était possible, à reconstituer les situations nationales internes.

Part des taxes spécifiques en pourcentage des coûts totaux

Taxes	Relation 1		Relation 2		Relation 3	
	Belgique	Luxembourg	France	Italie	R.F.A.	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		1,92	2,20	2,88
Total en % des coûts	14,18	7,63	16,08	15,75	14,39	8,68

Pour tenter une comparaison entre pays, on a ramené la charge fiscale totale à la T/Km.

Charge fiscale à la T/Km exprimée en francs :

Relation 1 : Belgique	0,0199
Luxembourg	0,009
Relation 2 : Italie	0,0199
France	0,034
Relation 3 : Allemagne	0,031
Hollande	0,013

.../.

CONCLUSION -

Malgré l'imprécision du Traité, de telles distorsions justifient le souci de réaliser une harmonisation fiscale dans le cadre de la Politique Commune des Transports. Le problème reste posé de savoir comment il sera possible d'y parvenir. L'aménagement de la période transitoire durant laquelle il faudra remplacer les accords entre Etats par des solutions communautaires, sans bouleverser les situations actuelles, va notamment soulever des difficultés certaines.

Il faut ainsi établir en premier lieu une distinction fondamentale entre la suppression des distorsions du fait de la nationalité et le rapprochement des régimes juridiques de chaque Etat. C'est dans le premier domaine que l'urgence est la plus grande.


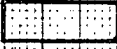


REGIMES DES TAXES INTERIEURES SPECIFIQUES AUX TRANSPORTS DANS LES SIX PAYS DU MARCHE COMMUN

TAXES	FRANCE	R.F.A.	ITALIE	PAYS BAS	BELGIQUE	LUXEMBOURG
Impôts sur les carburants	Essence 74,40 % Gas-oil 67,90 % Ecart 7 %	Essence 60,50 % Gas-oil 57,40 % Ecart 3,1 %	Essence 72,60 % Gas-oil 67,00 % Ecart 5,6 %	Essence 53,50 % Gas-oil 2,28 % Ecart 51,1 %	Essence 70,60 % Gas-oil 23,60 % Ecart 47 %	Essence 57,60 % Gas-oil 16,70 % Ecart 40,9 %
Impôt sur les véhicules	1°) Assiette : P.T.C. + 3 T (puissance fiscale - 3 T) 2°) Taux et recouvrement a) Taxes générales (+ 3 T) 30 NF par T. et par semestre 27,5 NF (transports privés) b) Surtaxe (+ 6 T) - Publics (p/semestre et par T) adhérent G.P.R. 62,5 NF non adhérent 125 NF - Privés (par semestre et par T) 100 NF	1°) Assiette : P.T.A. sur tout véhicule commercial. 2°) Taux progressifs par 200 kg de P.T.A. : + 2 T. 22 D.M. + 2 T - 3 T 23,5 etc... 3°) Recouvrement : Semestriel, trimestriel, mensuel avec taux progressivement croissant	1°) Assiette..... C.U. 2°) Taux progressifs par palier de 400 à 11.000 kg et forfait au-dessus (157.500 livres) + taxe additionnelle de 5 % 3°) Recouvrement : annuel et quotidien (taux majorés)	1°) Assiette P.M. 2°) Taux a) Régime essence - 1 T 9 fl. par 100 kg + 1 T taux progressifs par tranche de 100 kg et par palier. b) Régime gas-oil : majoration de 880 % 3°) Recouvrement : annuel (ou fractions de taxes annuelles majorées progressivement).	1°) Assiette : ...P.M. 2°) Taux a) Régime essence - 1 T. 150 F.B. par 100 kg. + 1 T. majoration par tranche de 100 kg supplémentaires avec plafond de majoration de 346 F.B. b) Régime gas-oil : forte majoration de 290 F. par 100 kg. avec un maximum de 100 %. 3°) Recouvrement : annuel (taux journaliers ou trimestriels plus élevés).	1°) Assiette :P.M. 2°) Taux : 300 fl. par tranche de 200 kg. à partir de 2.400 avec majorations progressives par palier. 3°) Recouvrement : annuel
Impôt sur le transport	N'existe pas en France sur le transport de marchandises depuis 1956	1°) Transports publics : - courte distance : 4 % - longue : 4 % + 1,75 % 2°) Transports privés : - courte : rien - longue : 4 T. : 0,04 D.M. la T/km 4 T. : 0,05 la T/km + 60 D.M. par an et par véhicule	3,3 % + droit sur le document de transport	3 % (Impôt sur C.A. à taux réduit).	6 % (impôt sur C.A.)	2 % (=impôt sur C.A.)

STRUCTURE DE LA FISCALITE

SPECIFIQUE DE CINQ PAYS DU MARCHE COMMUN

 TAXES FIXES
 (Taxes sur les véhicules)
 TAXES VARIABLES
 T.C. : Taxes sur les carburants
 T.T. : Taxe sur les Transports

100%

90

80

70

60

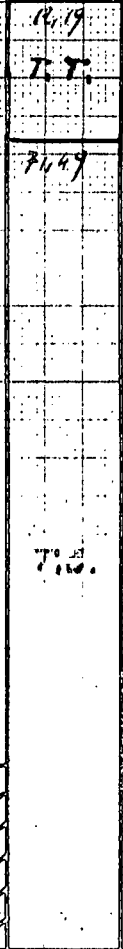
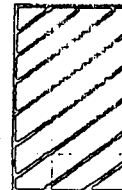
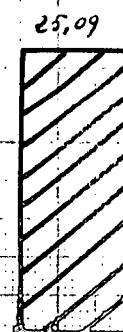
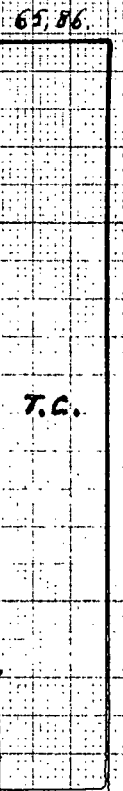
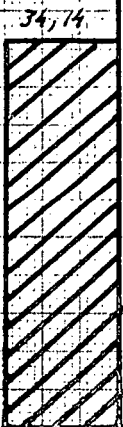
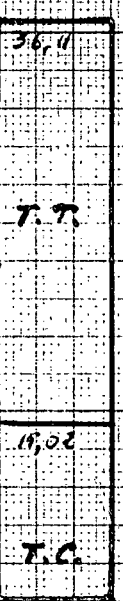
50

40

30

20

10



PORTUGAL

BELGIQUE

FRANCE

LUXEMBOURG

IRLANDE

61,67

41,94

48,87

36,11

97,13

34,14

65,86

25,09

15,47

24,91

14,19

83,68

T.T.

T.C.

T.C.

T.T.

T.C.

T.C.

T.T.

T.C.

T.T.

8,16

32,8

19,02

59,63

71,49

