

# LA FISCALITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES ETATS DE LA C.E.E

Référence: Etude de l'O.E.S.T. - Mars 1987  
même titre

## **La fiscalité de droit commun**

Elle comprend notamment la T.V.A. et l'impôt sur les sociétés.

- **La T.V.A.** est l'impôt qui a connu l'harmonisation la plus poussée à l'échelle européenne. Ses taux varient néanmoins beaucoup d'un pays à l'autre : le taux intermédiaire va de 12 % en Espagne et au Luxembourg et de 14 % en R.F.A. et 15 % au Royaume Uni à 25 % en Irlande; la France avec 18,6 % se situant au même niveau que la Belgique (19 %), l'Italie et la Grèce (18 %). Mais cette disparité de taux est sans influence pour les entreprises qui, contrairement aux particuliers, ne supportent pas en dernier ressort la T.V.A. En effet, un système de "déductibilité de la T.V.A. amont" dans le pays du siège, complété par un système de remboursement de la T.V.A. payée à l'étranger, font de cet impôt un prélèvement économiquement neutre pour les entreprises.

Ce principe de neutralité souffre cependant de quelques exceptions. En effet, certains Etats-membres n'admettent pas au bénéfice du système de "déductibilité" la T.V.A. payée sur tous les produits et services. C'est ainsi que :

. En France, la T.V.A. sur le gazole n'est déductible, en transport intérieur, qu'à hauteur de 50 % et qu'aucune déduction n'y est admise pour la T.V.A. sur les lubrifiants.

. En France, au Danemark, en Irlande, en Italie et aux Pays-Bas en partie, la T.V.A. sur les dépenses courantes des chauffeurs routiers n'est pas déductible.

- Contrairement à la T.V.A. qui est due dans le pays où chaque transaction a lieu (principe de territorialité), **l'impôt sur les sociétés** est dû dans le pays du siège de la société (principe de nationalité). Cet impôt direct sur les bénéfices est appliqué par les différents Etats-membres selon des règles qui s'inspirent, dans les grandes lignes, des mêmes principes. Mais quand on entre dans les détails, les différences entre régimes nationaux se multiplient : assujettissement ou non, de plein droit, des sociétés de personnes, très nombreuses dans le secteur des transports, mode de calcul du bénéfice imposable (amortissement, provisions...), méthode d'imputation des

MAI 1987

bénéfices et pertes réalisés à l'étranger etc. A ces différences s'ajoutent des écarts significatifs, tant entre les taux d'imposition (35 % au Royaume Uni, 36 % en R.F.A., 37 % en Espagne, 42 % aux Pays-Bas, 45 % en France et en Belgique, 46 % en Italie) qu'entre les taux de crédit d'impôt sur les dividendes distribués.

**La fiscalité  
spécifique**

Elle est composée de prélèvements liés soit à l'acquisition, soit à la possession, soit à l'utilisation de véhicules utilitaires.

**Les prélèvements  
fiscaux liés à  
l'acquisition**

Ce sont les taxes à l'achat, autres que la T.V.A., et les taxes à l'immatriculation de véhicules utilitaires; elles sont toujours dues dans le pays d'immatriculation du véhicule (principe de nationalité).

- **Les taxes spécifiques à l'achat** de véhicules ne concernent ni la France, ni ses principaux partenaires de la Communauté.

- **Les taxes à l'immatriculation** de véhicules sont d'une portée réduite: leur niveau relativement faible dans presque tous les Etats-membres et leur perception occasionnelle, liée aux changements d'immatriculation.

**Les prélèvements  
fiscaux liés à la  
possession**

Les prélèvements fiscaux liés à la possession de véhicules utilitaires sont les taxes annuelles et les taxes sur les contrats d'assurance.

**Les taxes  
annuelles**

Ces taxes sur la possession de véhicules présentent d'importantes différences d'un pays à l'autre tant sur le plan de l'assiette d'imposition que sur celui des taux. On a ainsi des montants de taxation des camions variant fortement, en fonction du pays d'immatriculation.

La France se situe avec les autres Etats-membres du sud parmi les pays pratiquant la taxation la plus modérée, alors que les Etats-membres du nord pratiquent une taxation beaucoup plus élevée : pour un ensemble routier à 5 essieux de 38 tonnes, les taxes annuelles sont, par rapport à la France, 1,4 fois plus élevées en Belgique, 2,1 fois aux Pays-Bas, 5,5 fois en R.F.A. et 6,3 fois au Royaume Uni; pour un ensemble routier à 4 essieux de 32 tonnes, l'écart est plus grand avec des rapports allant de 1 pour la France à 2,6 pour la Belgique, 4 pour les Pays-Bas, 8,7 pour la R.F.A. et 10,7 pour le Royaume Uni.

MAI 1987

En raison de ces différences, les taxes annuelles seront sans doute, rapidement harmonisées, mais cette harmonisation devrait tenir aussi compte du niveau des taxes indirectes sur le gazole ("droits d'accises" - voir infra). Ces deux prélèvements sont, en fait, traditionnellement associés, car la somme de leur produit est censée couvrir les coûts d'infrastructures occasionnés par le transport routier. C'est pourquoi les pays taxant peu la possession de camions compensent, souvent, le moindre rendement des taxes annuelles par une taxation plus lourde des carburants routiers et, le cas échéant, par l'institution de péages autoroutiers.

Cette harmonisation semble d'autant plus nécessaire que le principe actuel d'assujettissement en fonction du pays d'immatriculation de véhicules (principe de nationalité) favoriserait, dans l'hypothèse du cabotage, les transporteurs ressortissants des Etats-membres du sud opérant dans le territoire des Etats-membres du nord, au détriment des transporteurs nationaux, plus lourdement taxés.

#### ***Les taxes sur les contrats d'assurance***

Elles ne sont pas non plus harmonisées. C'est ainsi que pour des polices "responsabilité civile véhicules", les taxes varient entre 0,05 % de la somme assurée au Royaume-Uni et en Irlande et 31,5 % du montant de la prime payée en France où la réglementation sur les assurances est aussi plus contraignante que dans les deux autres pays; ce qui rejaillit évidemment sur le niveau des primes pratiquées. Le besoin d'harmonisation est dans ce domaine urgent : en effet, la mise en place d'un marché commun d'assurance, sans doute avant l'échéance de 1992, permettra aux transporteurs établis dans un pays de contracter une assurance auprès d'un assureur établi dans un autre pays où les taxes pratiquées - et les primes aussi - sont moins élevées. L'enjeu pour le secteur de l'assurance et l'Etat est donc très important.

#### ***Les prélèvements fiscaux liés à l'utilisation***

Le principal prélèvement fiscal lié à l'utilisation de véhicules utilitaires est constitué par les taxes indirectes, autres que la T.V.A., sur le gazole ou "droits d'accises". Les péages autoroutiers ont été également inclus dans l'étude, bien qu'ils ne constituent pas un prélèvement fiscal, au sens des finances publiques, car ils représentent un important coût de base du transport routier lié à l'utilisation de véhicules.

MAI 1987

### **Les droits d'accises sur le gasoil**

Si le prix hors taxes du gazole n'est pas très différent d'un pays à l'autre, il n'en est pas de même des droits d'accises sur le gazole qui, contrairement à la T.V.A., ne sont pas "déductibles", sauf au Danemark. C'est ainsi que pour une base 100 en France, le niveau des droits d'accises n'est que de 39 aux Pays-Bas et de 60 en Belgique - ce qui comble très largement le handicap des transporteurs de ces deux pays qui acquittent des taxes annuelles sur la possession plus élevées qu'en France - de 45 en Espagne et de 62 en Italie; contre 106 en R.F.A. et 134 au Royaume-Uni, les deux pays dont les transporteurs supportent, si l'on additionne aussi les taxes annuelles sur la possession, la fiscalité spécifique la plus élevée.

D'autre part, compte tenu de la possibilité pour un transporteur d'utiliser dans un Etat-membre une quantité croissante de gazole acheté dans un autre Etat-membre, par dérogation au principe de territorialité régissant les droits d'accises ("franchise"), l'autorisation du cabotage, sans harmonisation préalable de ces droits, accroîtrait l'évasion de recettes fiscales pour le pays ayant une fiscalité pétrolière élevée.

### **Les péages autoroutiers**

Ils sont perçus dans les 5 Etats-membres du sud, en fonction de barèmes kilométriques variant d'une autoroute à l'autre. Les 5 Etats-membres en question sont ceux qui ont les taxes annuelles sur la possession les moins élevées, ce qui laisse à penser que l'harmonisation de ces taxes pourrait être combinée non seulement avec celle des droits d'accises sur le gazole, mais aussi avec les péages. Cette relation entre taxes annuelles et péages est illustrée en France par l'exemption des transporteurs français, en tout ou partie, des taxes annuelles sur la possession (taxe à l'essieu), en fonction du kilométrage parcouru sur les autoroutes françaises. A noter cependant que cette exemption, pour être totale, suppose que le transporteur français ait acquitté, au titre des péages, au moins 30 000 FF., somme comparable aux montants des taxes annuelles les plus élevées pratiquées en R.F.A. et au Royaume-Uni. Mais en situation de cabotage, les transporteurs français restent avantagés pour les transports intérieurs au pays, ce qui pourrait conduire à terme à la modification du régime d'exemption de la taxe à l'essieu, notamment si les taxes annuelles perçues dans la Communauté évoluaient vers un système obéissant au principe de la territorialité, comme c'est le cas pour les péages.

MAI 1987