

REMERCIEMENTS

La CEMT souhaite remercier pour leur aide différentes personnes et organisations qui ont contribué à la préparation de ce rapport : Gonzague Pillet et ses collègues d'Ecosys à Genève ont mis au point la méthodologie et l'analyse quantitative présentées dans ce rapport ; Stef Proost et Rana Roy ont contribué en tant que consultants. Une partie du travail a été faite conjointement avec un projet mené par Jan Pieters qui était lui-même secondé par le représentant du Ministère de l'Environnement des Pays-Bas rattaché à la direction de l'Environnement de l'OCDE. Des membres du Groupe de travail de la CEMT sur les aspects fiscaux et financiers des transports ont fourni des données de base, examiné le rapport en détail et préparé les recommandations politiques.

TABLE DES MATIÈRES

Conclusions et recommandations	7
Glossaire	13
Traduction anglaise des termes utilisés	17
Introduction	19
1. Principes d'efficience de la fiscalité	23
1.1. Efficience de la fiscalité	25
1.2. Distorsions intermodales	30
2. Sommaire des calculs et principaux résultats	37
2.1. Montant des taxes et redevances (chiffres absolus)	39
2.2. Taxation nette	42
2.3. Taux effectif de taxation du coût marginal de production dans le transport de marchandises par route (TMEP)	46
2.4. Impact de la fiscalité sur la compétitivité	47
2.5. Investissements publics dans les infrastructures (transferts comptables) et aides à la couverture intégrale des coûts sociaux	50
2.6. Utilisation des indicateurs	52
3. Niveau absolu des taxes et redevances et structures fiscales correspondantes	55
3.1. Méthode	57
3.2. Résultats	58
3.3. Conclusions	61
4. Taxation nette du transport de marchandises par route et structures territoriales nationales correspondantes	63
4.1. Méthode	65
4.2. Résultats obtenus par la méthode des transports intérieurs types	67
4.3. Résultats obtenus par la méthode des transports internationaux types	69
4.4. Conclusions	72
5. Taxation nette par paire de pays	73
5.1. Comparaison UK-France	75
5.2. Résultats globaux	76

6.	Taux effectifs de taxation du cout marginal de production (TMEP) dans le transport de marchandises par route	79
6.1.	Méthode	81
6.2.	Résultats : TMEP valables pour les transports intérieurs types	86
6.3.	TMEP « synthétiques » (transports internationaux types) pour les différents transporteurs	88
6.4.	Conclusions	90
7.	Taux marginal effectif de prélèvement et compétitivité	93
8.	Transferts : dépenses publiques d'infrastructures (transferts comptables) et couverture intégrale des coûts sociaux	99
8.1.	Méthode	101
8.2.	Résultats : comparaison avec l'hypothèse d'une taxation efficiente	103
	Annexe	105
	Résolution 2000/3 sur les charges et les taxes liées au transport	111

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Cette publication décrit un cadre théorique pour mettre en place un système efficient de taxes et redevances sur le transport et présente ensuite un cadre comptable pour réaliser des comparaisons internationales des régimes fiscaux appliqués au transport routier de marchandises, qui permet de comparer rationnellement la structure et le niveau de la taxation. Ces travaux tracent les grandes orientations à suivre pour analyser quel serait le niveau correct des taxes sur le transport et quels types de prélèvements il conviendrait d'appliquer.

Neuf pays limitrophes ont été étudiés en détail : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Suisse. La présente analyse s'applique au transport routier, mais ce cadre peut aussi être utilisé pour le transport ferroviaire de marchandises ainsi que pour les services de transport de voyageurs par route et par rail. Les tableaux de données Excel utilisés dans cette analyse peuvent être téléchargés du site web de la CEMT <http://www.oecd.org/cem/>.

Selon la théorie économique classique, pour maximiser le bien-être social, les taxes et redevances sur le transport devraient être calculées sur la base des coûts sociaux marginaux¹, c'est-à-dire les coûts supplémentaires liés à la dernière unité produite, y compris les coûts externes (pour l'essentiel, ceux qui concernent la santé, l'environnement, les accidents et la congestion) pour autant que ceux-ci puissent être identifiés. A cet effet, il faut différencier les instruments de perception des taxes pour qu'elles correspondent aussi étroitement que possible aux coûts marginaux dans le respect de l'efficacité par rapport aux coûts.

Il est nécessaire d'augmenter la part relative des prélèvements territoriaux différenciés (en réduisant celle des taxes nationales, purement budgétaires), à la fois dans un souci d'efficience et pour éviter des problèmes de compétitivité internationale. Pour ce faire, il faut remplacer progressivement une partie des taxes sur les véhicules, les taxes sur les carburants et l'Eurovignette par des taxes kilométriques perçues par voie électronique et des péages routiers, modulables en fonction du lieu et du moment, dans la mesure du politiquement possible.

Résolution 2000/3 qui est inclus à la fin de ce rapport adopte ces principes de base et traite aussi dans un cadre cohérent des principes de non-discrimination dans les charges et redevances concernant le transport international routier de marchandises.

L'analyse qui suit met en avant les questions politiques suivantes :

- quelles démarches prendre pour éviter que les différences fiscales entravent la concurrence ;
- quelles mesures d'harmonisation fiscale internationale sont souhaitables et dans quels domaines les différences de niveaux de taxes et de redevances sont logiques et acceptables ;

- quel choix faire entre l'efficacité dans l'utilisation des infrastructures et la couverture des coûts des infrastructures.

COMPÉTITIVITÉ

Pour évaluer l'influence de la fiscalité sur la compétitivité des industries nationales de transport, il faut tenir compte des taxes sur le travail et le capital, en plus des taxes et redevances qui frappent le transport proprement dit. Bien que l'analyse contenue dans ce rapport corrobore l'existence d'écart importants des prélèvements applicables au transport d'un pays à l'autre, elle a aussi permis de constater que les différences de taxation du travail et du capital contrebalançaient la majeure partie des disparités observées. Les taux effectifs de prélèvement² appliqués au transport les plus élevés représentaient le triple de ceux qui étaient perçus dans le pays où leur niveau était le plus bas. La prise en compte des taxes sur le travail et le capital ramène à 36 pour cent l'écart entre prélèvements marginaux.

L'analyse d'une situation dans laquelle les transporteurs de chacun des pays examinés rivalisent pour assurer le même transport international (de Manchester à Saragosse, par exemple) a fait ressortir que les différences d'impact de la fiscalité sur la compétitivité sont minimes. Par conséquent, les disparités de compétitivité qui existent actuellement sur de tels marchés du transport transcontinental sont le fruit d'avantages comparatifs, d'écart entre les prix avant impôt en amont et peut-être d'autres facteurs, mais non de différences de taxation.

Néanmoins, ce type de concurrence multinationale ne représente qu'une faible partie du marché du transport de marchandises. Lorsque l'analyse couvrait des paires ou groupes précis de pays, on a observé que des régimes fiscaux différents pouvaient avoir une incidence notable sur la compétitivité des transporteurs dans certains cas. De grandes disparités sont apparues entre plusieurs paires des transporteurs nationaux en concurrence sur leurs marchés respectifs. Des différences encore plus importantes ont été constatées entre certaines paires de transporteurs nationaux qui pouvaient se trouver en concurrence pour des transports dans certains pays tiers. Les différences constatées dans cette étape de l'analyse sont plus importantes que celles qui concernent le transport international de longue distance car sur les longs parcours, les charges de caractère plus territorial (péages, Eurovignette, taxes sur le carburant) qui affectent tous les transporteurs d'une manière plus ou moins égale, enlèvent le poids des différences dans les taxes nationales (taxes sur les véhicules).

Le facteur qui, dans la taxation du transport, détermine l'influence de la fiscalité sur la compétitivité des transporteurs est l'importance relative, dans la somme des taxes perçues, des taxes nationales à caractère plus purement budgétaire et des prélèvements plus fortement territoriaux. Il est possible d'éviter des incidences potentielles sur la compétitivité en réduisant le poids des taxes nationales (tels les taxes sur les véhicules) dans la structure de la charge fiscale qui pèse sur le transport dans un pays.

On constate des disparités notables entre les taxes en vigueur sur les véhicules dans les pays sous revue, dont les effets sur la compétitivité n'ont pas encore été calculés de façon exhaustive ; l'analyse met toutefois en évidence que l'on peut éviter de fausser le jeu de la concurrence en remplaçant partiellement les taxes sur les véhicules par des prélèvements territoriaux.

S'agissant des taxes sur les carburants, d'après les données examinées, il y a lieu de penser que le marché fonctionne bien en empêchant, dans la plupart des cas, que ces taxes varient

considérablement d'un pays à l'autre. Seul le Royaume-Uni s'écarte de la tendance généralement observée dans les pays sous revue : son isolement géographique le lui permet, puisqu'il limite le phénomène de « tourisme à la pompe ».

EFFICIENCE

Efficiency et compétitivité ne se confondent pas. L'efficacité, c'est-à-dire la maximisation du bien-être social, est primordiale. On peut classer les taxes dans trois grandes catégories selon leur incidence sur l'efficacité de l'économie :

- taxes qui augmentent l'efficacité et le bien-être – les taxes ou redevances liées aux coûts externes ;
- taxes sans effet sur l'efficacité et le bien-être – par exemple la taxation des rentes économiques liées à la production de ressources naturelles ;
- taxes qui réduisent l'efficacité et le bien-être – la plupart des autres formes que prend la fiscalité.

Ainsi, en raison de la nature de l'impact des taxes sur l'activité économique, l'efficacité de la fiscalité des transports dépend de son rapport aux coûts externes. Tous les Etats ont besoin de percevoir des recettes en sus de celles que peut procurer la taxation des externalités. Il faudrait viser à retenir l'ensemble des instruments fiscaux qui réduisent le moins le bien-être pour collecter le complément de recettes nécessaire.

Abstraction faite des externalités, les taxes sur les produits intermédiaires, notamment le transport routier, faussent le jeu du marché. Dès lors qu'elles modifient l'affectation des ressources dans les secteurs de production, elles font diminuer le produit net de l'économie et ont donc pour effet de réduire fortement le bien-être. C'est pourquoi, dans l'idéal, il conviendrait d'éviter de taxer les produits intermédiaires. Il est moins contraire à l'efficacité d'appliquer des taxes en amont (travail et capital) et en aval (TVA et impôts sur les bénéficiaires), car elles ne nuisent pas à l'efficacité du secteur de production.

Cela implique que la taxation des produits intermédiaires (par exemple les activités marchandes de transport) devrait correspondre au niveau des coûts sociaux marginaux, et ne pas les dépasser³. En conséquence, il faudrait différencier le traitement fiscal du transport de marchandises et de voyageurs. Par exemple, d'une manière générale, la TVA devrait s'appliquer au transport de voyageurs (le plus souvent considéré comme une consommation finale), mais non au fret. C'est bien la règle en général, mais ce n'est pas toujours le cas.

Afin d'éviter des distorsions dans l'affectation des facteurs de production, les taux d'imposition du travail et du capital devraient être identiques dans tous les secteurs de l'économie. Il conviendrait donc de ne pas mettre en place des régimes fiscaux particuliers concernant le travail et le capital dans le secteur des transports, ni dans aucun autre secteur de l'économie non plus. Il vaut toujours mieux s'attaquer aux problèmes de répartition des revenus par le biais d'impôts sur la consommation finale ou le revenu qu'au moyen de taxes frappant des secteurs de production précis. Par conséquent, ces aspects redistributifs ne devraient pas entrer en ligne de compte dans le calcul des taxes sur le transport de marchandises.

INSTRUMENTS FISCAUX

Nombre de pays Membres de la CEMT réexaminent actuellement les taxes et redevances sur le transport afin de répondre aux pressions politiques exercées pour que les taxes soient équitables, initiative qui s'inscrit en outre dans le cadre de la réforme plus générale de la fiscalité en vue de renforcer la protection de l'environnement dans l'ensemble de l'économie. L'analyse exposée dans le rapport principal examine dans le détail comment améliorer l'efficacité des structures des taxes en vigueur sur les activités de transport en diminuant la part relative des taxes nationales (notamment, les taxes annuelles sur les véhicules) pour augmenter celle des prélèvements plus fortement territoriaux (par exemple, les redevances kilométriques électroniques ou les péages). Cela équivaut à restructurer et réduire certaines taxes et à en adopter ou augmenter d'autres. Par exemple, le remplacement de l'Eurovignette actuelle par une redevance kilométrique perçue par voie électronique favoriserait l'efficacité.

La fiscalité des carburants a joué un rôle clé dans les stratégies visant à mettre en relation les taxes sur le transport et les coûts externes de protection de l'environnement ; dans de nombreux cas, il serait souhaitable de substituer la taxe sur le carburant (qui est modérément territoriale) aux taxes nationales (taxes sur les véhicules par exemple). A l'exception des émissions de CO₂, il s'agit néanmoins d'un instrument relativement rigide qui serait inopérant pour la prise en charge de plusieurs éléments des coûts sociaux du transport. A la faveur du progrès technologique, il devient désormais plus efficace par rapport aux coûts d'adopter des taxes plus exactement calculées et mieux ciblées, dont l'exemple principal est le péage électronique en fonction des distances parcourues pour les poids lourds. Il est préconisé d'introduire ce type de redevances fondées sur les coûts marginaux, qui permettrait en outre d'abaisser la taxe sur le carburant.

COHÉRENCE INTERNATIONALE DE LA FISCALITÉ

Étant donné que les coûts sociaux diffèrent d'un endroit à l'autre, on ne saurait s'attendre à ce que des taxes ou redevances efficaces sur le transport soient uniformes. Les prélèvements territoriaux devraient varier en fonction des coûts. Il n'est donc pas indiqué d'harmoniser le *niveau* de ce type de prélèvements : il est plus judicieux d'en uniformiser les *fondements*, par exemple les méthodologies utilisées pour déterminer les coûts sociaux marginaux.

Ainsi qu'il est signalé plus haut, dans une économie ouverte, les forces du marché tendent à atténuer les disparités des structures fiscales et des niveaux de taxation entre pays limitrophes. Par conséquent, les différences entre les pays qui coopèrent dans le cadre du marché unique de l'Union Européenne devraient être faibles. Cependant, si les Etats souhaitent garder en place des taxes nationales élevées (notamment, les taxes sur les véhicules), il est nécessaire de parvenir à un accord sur un taux minimum, sans quoi le taux plancher de taxation risque de subir des pressions exercées par des pays tiers. Il en va de même pour la taxe sur le carburant (taux minimums de l'UE).

Certes, le jeu des mécanismes du marché devrait permettre de se passer de taux maximums de taxation, mais les pays de transit sont susceptibles de fixer des prix visant une maximisation de la rente. En veillant à ce que les taxes et redevances ne soient pas discriminatoires, on peut mettre un frein à cette tendance. Néanmoins, un pays où le trafic en transit est important pourrait porter au maximum les recettes fiscales nationales en fixant les taxes et redevances à un

niveau supérieur à celui des coûts sociaux marginaux. Il faudrait peut-être définir un plafond pour les prélèvements territoriaux (mais non pour les taxes sur les véhicules ou sur le carburant comme indiqué ci-dessus).

On devrait donc pouvoir déterminer librement les prélèvements territoriaux à l'échelon national ou local en fonction des coûts marginaux, mais il peut s'avérer nécessaire de limiter l'exploitation d'un pouvoir potentiel de monopole à l'égard du transport de transit.

Il convient de noter que certains pays, en raison de leur situation géographique – notamment, le Royaume-Uni, la Russie et la Turquie – jouissent d'un certain degré de liberté qui les autorise à s'écarter de la structure et du niveau des taxes imposés par la concurrence sur les marchés des pays voisins, même si une fiscalité efficiente obéit aux mêmes principes dans tous les pays.

La Russie risque, avec certains pays voisins et par la force des choses, de ne pas être en mesure d'appliquer la structure de taxes préconisée si les graves difficultés qu'elle éprouve à percevoir de nombreuses catégories d'impôts persistent. On peut espérer toutefois qu'il s'agit d'une phase transitoire. A long terme, on maximisera le bien-être en adoptant la structure et le niveau de taxation recommandés.

COUVERTURE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

Une conclusion importante à tirer des principes qui régissent une fiscalité efficiente est qu'il ne convient pas de chercher à couvrir l'intégralité des dépenses d'infrastructure pour garantir l'efficacité. Dans certains secteurs qui affichent des rendements d'échelle croissants, les chemins de fer par exemple, une tarification fondée sur les coûts sociaux marginaux ne permet pas de recouvrer les coûts totaux, parce que les coûts marginaux sont inférieurs aux coûts moyens dans ces branches d'activité. Des transferts (subventions) seront nécessaires pour couvrir la différence et faire en sorte que le résultat obtenu soit efficient⁴. D'après les travaux menés jusqu'à ce jour, il y a lieu de penser qu'une tarification efficiente nécessite, dans les réseaux ferroviaires, des transferts représentant au minimum quelque 40 pour cent des coûts totaux d'infrastructure.

On constate que les rendements d'échelle ne sont pas croissants au même point dans les réseaux routiers. Dans le même temps, l'utilisation des routes occasionne fréquemment des coûts externes élevés. Par conséquent, si les taxes et redevances sont fondées sur les coûts sociaux marginaux, ainsi qu'il est recommandé, les recettes dépasseront les dépenses d'infrastructure pour l'ensemble du réseau routier. Les recherches actuelles portant sur un certain nombre de pays Membres laissent à penser qu'une fiscalité efficiente pourrait donner lieu à un dépassement de 150 pour cent des coûts d'infrastructure au niveau national. Cet excédent de recettes sera important dans les zones urbaines, mais pour les routes rurales et certains grands axes interurbains, il se peut que les recettes n'atteignent pas le niveau des coûts d'infrastructure si l'on applique un régime fiscal efficient. Les différences entre zones urbaines et rurales sont imputables aux encombrements, à la pollution atmosphérique et au bruit, dont les effets sont toujours très localisés. Une fiscalité efficiente implique donc que le rapport entre les recettes et les dépenses varie selon le mode de transport et les activités concernées par chacun d'eux.

NOTES

1. Des considérations d'ordre pratique peuvent néanmoins mener à s'éloigner de ces normes théoriques. Des pressions budgétaires peuvent rendre la disponibilité des ressources collectives insuffisantes pour éviter que les redevances soient fixées à des niveaux qui excèdent les coûts sociaux marginaux afin de couvrir une plus grande partie des coûts totaux d'infrastructure. Certains gouvernements poursuivent par principe le recouvrement des coûts d'infrastructure.
2. Le taux effectif de prélèvements appliqués au transport est simplement la somme des divers prélèvements (taxes sur le véhicule, taxes sur le carburant, péages etc.) moins les dérogations et ristournes applicables exprimé en termes de redevance par tonne km (ou par km ou par litre de carburant consommé ou en relation avec tout autre dénominateur commun).
3. Voir les paragraphes sur la couverture des coûts d'infrastructure ainsi que la note 1.
4. Voir la note 1.

GLOSSAIRE

Accises	Taxe acquittée sur le carburant (gazole). Aussi appelée droit d'accises sur le carburant
Affectation	Affectation des recettes à un poste ou à un fonds spécifique
Compte de capital	Solde des dépenses d'investissement en infrastructures et des recettes tirées du transport de marchandises
Compte de dépenses	Solde des dépenses d'infrastructure imputées et des recettes imputées tirées du transport de marchandises
Compte d'infrastructure	Solde des dépenses d'investissement ou des coûts d'investissement imputés et des recettes imputées, par opposition au compte d'exploitation du transport de marchandises par chemin de fer
Compte d'exploitation	Solde des coûts générés par l'exploitation de services de transport (par opposition aux coûts d'infrastructure) et des recettes commerciales
Coût marginal	Coût de la dernière unité produite
Coûts sociaux	Ensemble des coûts, notamment externes. L'hypothèse de travail retenue dans le présent document fait empiriquement ressortir ces coûts sociaux à 1,5 fois les dépenses imputées d'investissement en infrastructures routières (chiffre moyen pour l'Europe)
Critère économique	Critère utilisé pour définir les structures fiscales et établissement d'une échelle des prélèvements (des plus fiscaux aux plus conformes aux prix)
Critère territorial	Critère géographique utilisé pour définir les structures territoriales et établissant une échelle des prélèvements (allant des plus nationaux aux plus territoriaux)
Dépenses d'investissement en infrastructures	Coût estimé en appliquant un facteur de 1,3 exprimant le rapport entre les dépenses courantes et les dépenses d'infrastructures
Désagrégé	Décomposé en catégories territoriales
Distorsion	Ecart par rapport à un optimum déterminé
Eurovignette	Redevance forfaitaire européenne d'usage des infrastructures routières
Exonération	Exemption totale du paiement d'une taxe, d'un droit ou d'une redevance
Forfaitaire	Désigne un prix fixé par avance d'une manière invariable
Paires de pays	Trajets types de 200 km accomplis par des transporteurs de deux pays différents dans ces deux pays

Pays d'immatriculation	Pays dans lequel le véhicule est immatriculé (= nationalité du transporteur)
Péage	Redevance d'usage assise sur le kilométrage
Prélèvement	Terme générique englobant l'ensemble des taxes, droits, redevances, etc. appliqués au transport routier de marchandises
Prélèvement fiscal	Impôt dû au titre de la possession d'un véhicule (taxe sur le véhicule); ce prélèvement est dit national parce qu'appliqué en fonction de la nationalité du transporteur
Prélèvement territorial	Impôt appliqué en vertu d'un critère géographique
Redevance d'usage	Redevance acquittée pour l'utilisation d'une infrastructure. Certaines redevances sont forfaitaires (vignettes), d'autres sont assises sur le kilométrage et/ou le tonnage (péages, redevances fixées en fonction du poids/de la distance)
Réduction	Réduction du montant de la taxe, de la redevance ou du droit acquitté
Remboursement	Remboursement de tout ou partie du montant de la taxe, de la redevance ou du droit acquitté
RPL	Future redevance d'usage suisse assise sur le kilométrage/le tonnage
RTPL	Redevance forfaitaire suisse appliquée au transport routier (sera remplacée par la RPL)
StraBA	Redevance forfaitaire autrichienne appliquée au transport routier
Structure fiscale	Distribution des recettes fiscales en fonction du critère économique
Structure territoriale	Distribution des taxes et redevances en fonction du critère territorial
Subvention	Transfert égal à la différence entre les recettes imputées et l'ensemble des coûts sociaux générés par le transport de marchandises
Synthétique	« Valeur » représentative de l'ensemble des catégories territoriales
Taxation nette	Montant des taxes, droits, redevances etc. acquittés pour un transport routier de marchandises, déduction faite des réductions, remboursements (TVA) et exonérations
Taxation nette effective ad valorem	Prélèvements nets (taxes, droits, redevances) acquittés pour un transport routier de marchandises, rapportés au prix hors taxe du gazole
Taxe nationale	Taxe sur le véhicule assise sur la nationalité du transporteur (pays d'immatriculation) et des caractéristiques du véhicule
Taux de transfert comptable	Rapport entre le transfert comptable et les dépenses/coûts imputés (en %)
Taux marginal effectif de prélèvement	Exprime en une fonction de coût unique l'ensemble des facteurs (travail, capital et gazole), leur poids respectif et les taux de taxation spécifique
tkm	tonne-kilomètre
TMEP	Voir taux marginal effectif de prélèvement
Trajet type	L'un des trajets « construits » et utilisés dans le cadre de la présente étude afin de comparer les situations nationales en fonction des km parcourus, des itinéraires et du ou des pays traversé(s)
Trajet international type	Trajet type faisant circuler des semi-remorques de 40 tonnes de différentes nationalités sur deux itinéraires préétablis : Manchester-Milan et Manchester-Saragosse

Trajet national type	Trajet type faisant circuler des semi-remorques de 40 tonnes sur un itinéraire de 500 km dans le pays d'immatriculation
Transfert	Différence entre les dépenses/coûts d'infrastructure imputés et les recettes imputées (voir également « transfert comptable » et « transfert de couverture intégrale des coûts »)
Transfert comptable	Différence positive ou négative entre les dépenses imputées et les recettes imputées
Transfert de couverture intégrale des coûts	Différence entre l'ensemble des coûts sociaux et les recettes imputées
Vignette	<p>Dans le présent rapport, le terme vignette désigne, d'une manière générale, tous les prélèvements modérément territoriaux conférant un droit d'accès à un réseau routier :</p> <p>L'Eurovignette (toutefois, en Belgique, le mode de gestion de ce système fait qu'il correspond davantage à une taxe annuelle sur le véhicule) ;</p> <p>Le StraBA en Autriche ;</p> <p>La RTPL en vigueur actuellement en Suisse.</p> <p>On notera à l'inverse que le terme « vignette » désigne aussi, dans certains pays, une taxe acquittée annuellement sur le véhicule.</p>

TRADUCTION ANGLAISE DES TERMES UTILISÉS

AD VALOREM (SUR LE PRIX HT DU GASOIL)	AD VALOREM (BASED ON PRE-TAXED FUEL PRICE)
ACCISES SUR LE GASOIL (OU SUR LE DIESEL)	FUEL EXCISE DUTIES
COMPTES ROUTIERS / FERROVIAIRES	ROAD / RAIL ACCOUNTS
DÉGRÈVEMENTS	TAX EXPENDITURES
DIESEL, GASOIL, GASOLE	DIESEL
EXEMPTION	EXEMPTION
PÉAGES, VIGNETTES AUTOROUTIÈRES	TOLLS, MOTORWAY ACCESS CHARGE
PRIX / TARIFICATION DE L' USAGE	ROAD PRICING
REDEVANCES / DROITS D'USAGE	ROAD USER CHARGES
RÉFACTIONS, EXEMPTIONS	RATE RELIEFS, EXEMPTIONS
REVENUS MANQUANTS (MÉTHODE DES)	REVENUE FORGONE METHOD
SUBSIDES, SUBVENTIONS	SUBSIDIES
TAUX DE TAXATION	TAX RATE
TAUX MARGINAL EFFECTIF DE PRÉLÈVEMENT (TMEP)	MARGINAL EFFECTIVE TAX RATE (METR)
TAXE SUR LE VÉHICULE	VEHICLE TAX
TARIFICATION AU COÛT MARGINAL SOCIAL	MARGINAL SOCIAL COST BASED PRICING
TERRITORIALITÉ (CRITÈRE DE) <i>Nationalité</i> : ex. taxes sur le véhicule <i>Territorialité faible</i> : ex. accises sur le gasoil <i>Territorialité forte</i> : ex. redevances d'usage, péages	TERRITORIALITY CRITERION <i>National</i> : e.g. vehicle taxes <i>Weak territoriality</i> : e.g. fuel excise duties <i>Strong territoriality</i> : e.g. user charges, tolls
T-km	TONNE-KILOMETRE
TRANSFERT Transferts "Comptables"	TRANSFER, SUBSIDY "Book" Transfers

INTRODUCTION

Comment les taxes et redevances applicables aux transports en France, par exemple, se comparent-elles à celles qui sont perçues en Allemagne ? Les transporteurs paient-ils davantage dans un pays que dans l'autre ? Si tel est cas, quel effet cela a-t-il sur la rentabilité du transport dans chacun des deux pays ? L'impact d'une hausse de la taxe sur le gazole est-il le même dans les deux pays, ou est-ce que ce sont les écarts de coûts de main-d'œuvre qui sont plus importants ? Ces différences faussent-elles le marché du transport routier international ? Pour répondre à ces questions de transport international, il faut disposer d'un cadre permettant de mettre en relation toutes les taxes et redevances perçues sur les activités de transport avec les coûts marginaux. Le présent document tente de jeter les bases d'un cadre de comparaison acceptable au plan international.

Le tableau 1, qui a été établi selon une méthode cohérente de classification des différentes catégories de redevances et de taxes sur les transports, résume et compare la structure de la taxation du transport lourd dans dix pays. Il est extrait d'un rapport établi en 1997 pour le service des études du Département fédéral des transports de Suisse¹, qui fournit les éléments essentiels à la comparaison entre pays dont les systèmes de taxation sont très différents. Certaines catégories de taxes ou redevances sont appliquées dans tous les pays, par exemple les droits d'accise sur le gazole, tandis que d'autres n'existent que dans quelques-uns des pays étudiés. La figure 1 illustre l'importance des différents types de taxes, c'est-à-dire la part qu'ils représentent dans les revenus tirés de la route, dans les huit pays étudiés ainsi que dans l'ensemble de l'Union européenne.

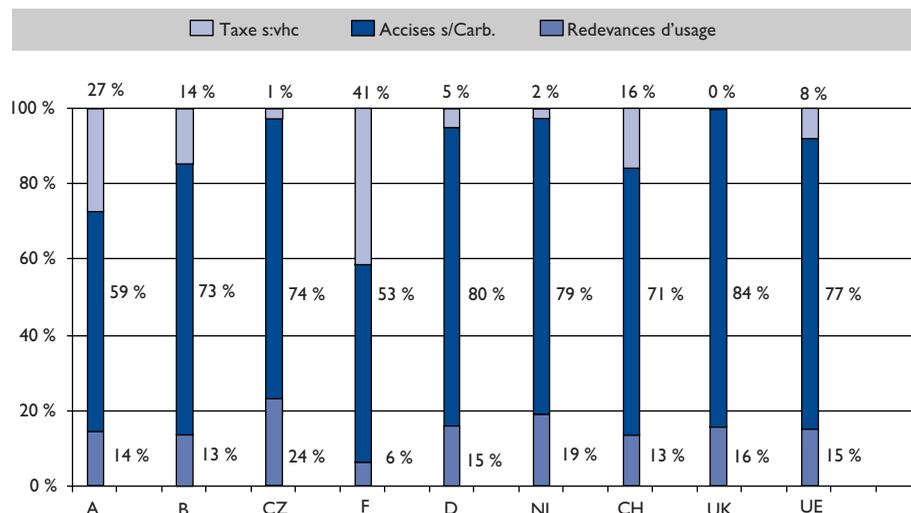
Une conclusion simple qui se dégage de la comparaison est que les droits d'accises sur les carburants ont une importance relative différente dans le fardeau fiscal global selon les pays et que, par conséquent, une augmentation et une diminution de ces droits aura des effets variables d'un pays à un autre. Il est également évident que dans toute comparaison des recettes produites par les taxes et des dépenses d'infrastructure routière, c'est l'ensemble des taxes et redevances qui doivent être prises en compte. On se gardera de conclure qu'un pays n'appliquant pas une certaine catégorie de redevances couvrira une part moins importante de ses coûts d'infrastructure que d'autres pays, ou encore qu'il serait souhaitable d'y instaurer la redevance non appliquée.

Lorsqu'on tente d'effectuer des comparaisons au plan international, il importe d'examiner la taxation dans son ensemble, qui comprend d'autres éléments que les taxes et redevances examinées dans le tableau 1. En effet, le transport routier est soumis non seulement à des redevances spécifiques « transport », mais aussi à des taxes sur le travail et sur le capital. Pour comparer les systèmes de taxation des différents pays, ou pour évaluer l'impact de modifications des taxes et redevances sur le transport routier, il importe de prendre en compte les trois catégories de taxation, c'est-à-dire celles qui visent le transport proprement dit, les taxes sur le

travail et les taxes sur le capital. Il faut mesurer leur impact cumulé sur les coûts d'exploitation du transporteur routier afin d'évaluer l'effet probable d'une modification de la taxation sur l'activité économique. Plus précisément, il s'agit de déterminer l'impact des taxes et redevances sur le coût marginal du transport.

Les coûts marginaux ne sont pas seulement influencés par les taxes. Les dépenses publiques d'infrastructures ont également des effets très sensibles par leur incidence sur la qualité du service, la congestion, etc. C'est pourquoi il importe de trouver une façon de prendre en compte le niveau de dépenses dans les calculs. Pour être efficiente, la tarification de l'usage des infrastructures doit être assise sur les coûts sociaux marginaux et les transferts budgétaires doivent alors servir à couvrir les coûts non couverts résultant de l'augmentation des rendements d'échelle des infrastructures mises à la disposition des usagers. Il convient toutefois de veiller à ce que ces transferts (subventions) ne servent pas à couvrir des coûts marginaux.

◆ Figure 1. **Structure des recettes tirées du transport de marchandises par route**



Sources : d'après Ecosys – Rapport final concernant les redevances sur le trafic routier lourd en Europe, SG DETEC (Département fédéral suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), Berne, décembre 1998. République tchèque ; ministère des transports et des communications / Centre de recherche sur les transports, 1999.

L'analyse développée dans le présent rapport montre que les principaux critères d'efficience du régime fiscal du secteur des transports sont :

- le rapport existant entre les taxes et redevances (taxe sur les carburants, droit d'immatriculation, vignette, etc.) et les coûts marginaux (usure des routes, pollution, congestion, coûts des accidents) ;
- l'égalité du transport et des autres branches d'activité devant l'impôt sur le capital et les taxes sur le travail ;

Tableau 1. Comparaison de la structure des taxes et redevances sur le transport routier de marchandises

	Taxe d'immatriculation*	Taxe sur les véhicules	Accises sur le gazole	Redevances d'usage	TVA sur	
				Vignette	les redevances d'usage	
				Péages + redevances d'usage assises sur le tonnage / kilométrage	les péages, tunnels, ponts	
Autriche	Redevance administrative	Taxe sur les véhicules	Taxe sur les carburants (pas d'affectation spécifique)	Vignette Straba	20%	20%
Belgique	Taxe d'immatriculation	Taxe de circulation	Droits d'accises sur le gazole (pas d'affectation spécifique)	Eurovignette**	21%	21%
République tchèque	n.a.	« Taxe routière »	Droits d'accises	Vignette autoroutière	22%	22%
France	Taxe calculée selon une formule en fonction de la puissance fiscale	Vignette ou taxe à l'essieu	TIPP ou autres taxes sur le gazole (affectation à divers fonds)	–	20,6%	5,5-8%
Allemagne	Redevance administrative	Taxe d'immatriculation modulée selon le niveau d'émission et de bruit	Taxe sur le gazole (pas d'affectation spécifique)	Eurovignette	16%	16%
Italie	IET et APIET	Taxe sur les véhicules ; surtaxe sur les véhicules diesel	Droits d'accises (pas d'affectation spécifique)	–	19%	19%
Pays-Bas	Redevance administrative	Taxe sur les véhicules	Droits d'accises ; taxe environnementale sur les carburants (affectation spécifique partielle)	Eurovignette	17,5%	17,5%
Espagne	Poids lourds exemptés	Taxe sur les véhicules ; taxe sur le camionnage	Taxe sur les carburants (pas d'affectation spécifique)	–	16%	16%
Suisse	Taxe d'immatriculation	Impôt cantonal sur les camions	Taxe sur les carburants (affectation à divers fonds)	L'actuelle taxe sur les poids lourds sera remplacée par une redevance assise sur le tonnage/kilométrage (RPL) ; péages	6,5% (actuellement 7,5%)	6,5% (actuellement 7,5%)
Royaume-Uni	Taxe d'immatriculation	Taxe sur les véhicules	Droits d'accises (pas d'affectation spécifique)	–	17,5%	17,5%

* Les taxes d'immatriculation ne seront pas prises en compte dans les calculs.

** Vignette annuelle obligatoire pour tous les véhicules immatriculés en Belgique.

- l'égalité des entreprises étrangères et nationales opérant dans un même pays devant les taxes sur le transport (le meilleur moyen d'assurer cette égalité est de faire payer les mêmes taxes par les unes et les autres. En cas d'application de régimes fiscaux différents, il convient d'en évaluer l'impact global);
- l'identité des bases de taxation des différents modes de transport;
- l'affectation des subventions versées aux éléments du système de transport dont les rendements d'échelle augmentent (p. ex. les infrastructures ferroviaires et routières) à la seule couverture des coûts fixes, en dehors de toute couverture, même partielle, des coûts marginaux.

NOTE

- I. Redevances sur le trafic routier lourd en Europe : comparabilité et possibilités d'harmonisation, SET, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, 1998.

Chapitre 1

PRINCIPE D'EFFICIENCE DE LA FISCALITÉ

Le présent rapport a pour objet d'élaborer un cadre méthodologique qui permette de comparer, à l'échelon international, l'incidence de la structure des taxes et redevances de transport sur le secteur du transport ainsi que sur l'ensemble de l'économie. Il est pour ce faire nécessaire d'inventorier toutes ces taxes et redevances et de les classer en fonction de leur incidence sur le comportement des agents économiques. Le rapport se focalise sur le transport de marchandises par route. Une analyse préliminaire des autres modes et services de transport a été effectuée et sera menée à son terme si les ressources le permettent.

L'analyse comparative des taxes et redevances peut être une source d'information incontournable pour de nombreux problèmes politiques. Des problèmes différents requièrent des indicateurs différents pour arriver à des conclusions sensées. L'analyse qui constitue la trame du rapport débouche, par phases successives, sur la définition d'indicateurs de plus en plus synthétiques dont chacun permet de résoudre un ensemble spécifique de problèmes. L'utilisation d'un indicateur inapproprié donne des résultats spécieux et il convient donc d'éviter tout usage erroné des indicateurs. Le tableau reproduit à la fin du chapitre 2 donne un aperçu des types de problèmes à la solution desquels chacun des indicateurs peut servir.

1.1. EFFICIENCE DE LA FISCALITÉ

La taxation des externalités ajoute au bien-être social en poussant les producteurs et les consommateurs à gagner en efficacité et à réduire leurs coûts externes. La plupart des autres taxes pénalisent plus ou moins fortement le bien-être et visent généralement à minimiser les changements de comportement afin de préserver leur capacité de génération de recettes. La taxation des externalités génère sans contredit des recettes, même si telle n'est pas sa raison d'être.

On peut identifier trois grandes catégories de taxes :

- Les taxes qui renforcent l'efficacité et améliorent le bien-être, telles que les redevances sur les coûts externes ;
- Les taxes neutres au regard de l'efficacité et du bien-être, telles que les taxes sur les rentes économiques assises sur la production de ressources naturelles ;
- Les taxes qui réduisent l'efficacité et le bien-être : c'est le cas de la plupart des autres formes de fiscalité.

Tous les Etats ont besoin de recettes qui vont au-delà de celles que peut générer la taxation des externalités. Ils doivent, pour se les procurer, user d'un ensemble de moyens fiscaux aussi peu pénalisants que possible pour le bien-être. En l'absence d'externalités, les taxes sur les produits intermédiaires tels que le transport de marchandises par route perturbent le marché en modifiant la distribution des ressources et portent fortement préjudice au bien-être. Elles doivent donc

pour bien faire être évitées. Il est moins inefficace de taxer les facteurs de production (travail et capital) et les résultats (TVA et autres impôts sur les bénéfices) parce que leur impact sur la répartition des ressources est plus faible.

Les facteurs de production relativement immobiles tels que le travail et le capital fixe (c'est-à-dire la terre par opposition aux actifs financiers) sont en règle générale les seuls à pouvoir être taxés de façon efficace. L'optimisation de la répartition de la charge fiscale entre le travail et le capital dépend de la mobilité relative des facteurs de production ainsi que de l'offre et de la demande dont chacun d'eux fait l'objet et de la politique de redistribution menée par les pouvoirs publics. C'est ainsi qu'en cas d'excédent de l'offre de main-d'œuvre (chômage), il s'avérera profitable d'alléger la fiscalité qui frappe le travail pour réduire les coûts de main-d'œuvre et équilibrer ainsi l'offre et la demande, toutes autres choses étant égales par ailleurs.

Une difficulté extrême à collecter un grand nombre de taxes, comme c'est le cas actuellement en Russie par exemple, peut justifier que l'on s'écarte de ces principes de base pour définir la structure de taxation la plus efficace.

La redistribution des revenus est souvent un objectif important des pouvoirs publics. Dans un système fiscal optimal, il est toujours préférable de résoudre les problèmes de redistribution des revenus par des taxes à la consommation finale et par l'impôt sur le revenu que par des taxes à la production. Les problèmes de redistribution des revenus ne devraient dès lors pas être pris en compte lors de la définition de l'assiette fiscale du transport de marchandises.

1.1.1. Fiscalité efficace dans des économies idéales

Economie fermée sans externalités et sans augmentation des rendements d'échelle

Dans une économie fermée exempte d'externalités (pollution, bruit, accidents, congestion, dégradation des routes), l'efficacité fiscale commande que¹ :

- les produits intermédiaires (p. ex. le transport de marchandises) ne soient pas taxés (leur taxation est de nature à réduire la productivité de l'économie) ;
- les recettes soient tirées à la fois d'un impôt indirect sur la consommation (TVA, etc.) et d'un impôt sur les facteurs de production (travail et capital) ainsi que de l'impôt sur les bénéfices ;
- le taux de l'impôt sur le travail et le capital soit identique dans tous les secteurs économiques (afin de ne pas déséquilibrer la répartition des facteurs de production).

Economie fermée avec externalités

Dans une économie fermée où existent des externalités, la perfection fiscale passe par la taxation de ces externalités (émissions, congestion, dégradation des routes) à des taux égaux au coût marginal des dommages et par le prélèvement de taxes sur les facteurs de production (travail et capital) ou sur la production (consommation) pour trouver le complément de recettes nécessaire. Ce scénario repose évidemment sur l'hypothèse que les activités économiques (telles que le transport de marchandises par route) peuvent être taxées sur la base du coût marginal externe.

Economie ouverte sans externalités

Le transport de marchandises effectué par des entreprises étrangères doit, au même titre que les services intérieurs de transport, échapper à l'impôt parce qu'il constitue un produit intermédiaire. Cette exemption est garante de l'efficacité du commerce international.

Le prélèvement de droits d'entrée ou de transit destinés à protéger les transporteurs nationaux contre la concurrence étrangère ne sont pas profitables à l'Etat qui les impose. Le prélèvement de taxes à l'exportation de services de transport (régime dit d'exportation de la charge fiscale) peut être rentable au niveau national, mais ne l'est pas pour le groupe de pays en cause. Ces deux formules sont à éviter dans un espace économique uni tel que l'Union européenne.

Les taxes qui frappent les facteurs de production (travail et capital) doivent être identiques pour tous les secteurs économiques d'un même pays, mais peuvent différer d'un pays à l'autre si le niveau des dépenses publiques varie entre eux.

Economie ouverte avec externalités

Les externalités doivent être taxées aussi près que possible de leur lieu d'origine (consommation de carburants, utilisation des infrastructures routières, etc.) et là où elles voient le jour (principe de la territorialité). La taxation des externalités est la forme de fiscalité la plus efficace, le produit de ces taxes pouvant pour autant que de besoin être complété par celui de taxes sur les facteurs de production et sur la production elle-même. Le transport de marchandises doit, en tant que produit intermédiaire, être théoriquement exempté de toute taxe autre que les taxes sur les externalités.

Augmentation des rendements d'échelle

S'il n'y a pas augmentation des rendements d'échelle, la concurrence peut à elle seule induire une utilisation efficace des ressources et il ne faut remédier qu'à deux insuffisances du marché, en l'occurrence redistribuer les ressources (par le biais des taxes sur le travail et le capital) et internaliser les coûts externes (par le canal de taxes intimement liées à l'origine des externalités).

L'augmentation des rendements d'échelle est toutefois la règle pour les infrastructures routières et ferroviaires et la prise en charge de ces infrastructures par un responsable unique permet d'en réduire les coûts au minimum. La concurrence ne peut dans ce cas pas jouer son rôle de facteur d'efficacité.

Les problèmes peuvent alors être de trois ordres :

- Le responsable est, en l'absence de concurrence, tenté de faire acquitter des droits d'usage monopolistiques (ce qui peut se traduire par une couverture excessive des coûts).
- Une tarification efficace fondée sur le coût marginal ne couvrira pas la totalité des coûts parce que les coûts marginaux sont inférieurs aux coûts moyens quand il y a augmentation des rendements d'échelle. L'écart devra être comblé par des transferts.

- Quand une partie des coûts est couverte par des subventions, il devient difficile d'amener le responsable à produire au moindre coût et à tendre à l'efficacité.

Les opérateurs économiques pour qui les rendements d'échelle peuvent augmenter peuvent donc avoir besoin d'une panoplie complexe de subventions pour atteindre à l'efficacité et le taux de couverture des coûts n'est pas un bon indicateur de l'inefficacité de leur politique tarifaire (voir point 1.2 concernant les distorsions pour une analyse plus approfondie du problème).

1.1.2. Taxes frappant les carburants et les matières

Les ressources naturelles, notamment le pétrole, sont fréquemment frappées de redevances d'exploitation qui permettent aux Etats de mettre la main sur une grande partie de la rente. Ces redevances peuvent être une bonne forme d'impôt sur les bénéfices. La taxation des produits pétroliers est souvent aussi dictée par une aspiration à relâcher la dépendance vis-à-vis des importations d'importance stratégique et à améliorer les termes de l'échange. Cette aspiration peut se justifier dans les pays importateurs de pétrole soucieux d'atténuer leur dépendance et leur vulnérabilité aux éventuelles ententes sur les prix. Il n'est toutefois pas sans intérêt de se demander s'il peut se justifier d'augmenter les accises sur le gazole routier.

Sauf pour les externalités, il n'est pas bon de faire varier, comme cela se fait pourtant souvent, les taxes qui frappent un même carburant d'une branche d'activité et d'un mode de transport à l'autre. Le fioul domestique, le gazole utilisé dans les turbines à gaz et le carburant diesel ne sont essentiellement qu'un seul et même produit, mais le dernier est pourtant beaucoup plus lourdement taxé dans la plupart des pays. Il s'y ajoute que certains pays ne taxent pas le carburant diesel utilisé par les véhicules routiers et les locomotives de chemin de fer au même taux. Etant donné en outre que l'essence et le gazole sont des produits essentiellement interchangeables pour les véhicules moins puissants, il est illogique de les taxer à des taux différents, si ce n'est pour tenir compte de l'inégalité de leur coût marginal d'utilisation.

Les accises sur les carburants ne conviennent guère non plus pour corriger les externalités dans le secteur des transports. La consommation de carburant n'est qu'indirectement liée à la majorité des coûts externes (les taxes sur les carburants sont les mêmes sur les routes encombrées et dégagées ainsi que pour les véhicules équipés ou dépourvus de pots catalytiques ou autres dispositifs de limitation des émissions). Les coûts externes varient selon les lieux, mais il est difficile de faire varier les taxes sur les carburants sur cette même base. Un poids lourd peut remplir ses réservoirs dans un pays et en traverser un ou plusieurs autres sans devoir refaire le plein, surtout s'il est équipé de réservoirs supplémentaires. La variabilité des taxes sur les carburants est donc affaire avant tout de géographie. Le Royaume-Uni est ainsi largement tenu à l'abri des incursions des chercheurs de carburant bon marché par le coût de la traversée de la Manche et peut donc maintenir ses taxes sur les carburants à des niveaux sensiblement différents de ceux des autres pays. Les Pays-Bas sont privés de quasi toute possibilité de taxer les carburants plus lourdement que leurs voisins parce que le pays est petit, est remarquablement relié par la route aux pays limitrophes et possède une flotte imposante de transport international de marchandises par route. Le tourisme « pétrolier » donne naissance à une concurrence fiscale entre les pays en cause, le plus petit d'entre eux pouvant avoir intérêt à maintenir ses accises à un niveau inférieur aux coûts marginaux externes et à compter sur cette forme particulière de tourisme pour maximiser le produit de ces taxes. Cette forme de tourisme limite la possibilité de faire varier les taxes selon les pays et de les porter à un niveau suffisamment élevé pour les besoins de l'internalisation.

1.1.3. Incidence sur l'harmonisation fiscale

Ces principes tirés de la théorie du bien-être ne sont confirmés par les faits que si tous les pays se comportent de façon optimale et s'il est possible de contraindre le transport à couvrir ses coûts marginaux externes. Ces conditions déterminantes ne sont pas remplies dans l'Europe d'aujourd'hui.

Il faut aussi que les pays coopèrent et s'abstiennent en particulier :

- d'exporter leurs taxes ou de prélever sur les transports effectués par des entreprises étrangères des taxes de transit qui excèdent les coûts marginaux externes générés par ces entreprises ;
- de maximiser leurs recettes fiscales en menant une politique de concurrence fiscale, c'est-à-dire en prélevant des taxes sur les carburants qui ne couvrent pas les coûts marginaux externes, afin de ramener le prix des carburants sous les niveaux des pays voisins et d'attirer le tourisme « pétrolier ».

L'idéal sur le plan fiscal est de taxer la production des externalités à un taux assis sur les coûts marginaux externes. Comme ces coûts sont importants dans le secteur du transport, il semble normal que le transport soit taxé, même s'il s'agit d'un produit intermédiaire. Etant donné que les coûts marginaux externes varient considérablement d'un pays à l'autre, il n'est que logique que les taxes et autres prélèvements (taxes sur les carburants, péages, vignettes, etc.) ne soient pas les mêmes partout.

La différence de tonalité des politiques nationales de dépenses publiques et de redistribution des ressources se reflète donc dans l'inégalité des taxes qui frappent le travail et le capital. Il importe que ces taxes soient, dans un même pays, égales dans le secteur du transport à ce qu'elles sont dans les autres branches d'activité et il est donc normal que l'impôt sur le capital et les taxes sur le travail acquittés par les entreprises de transport accusent, d'un pays à l'autre, des variations qui ne sont donc pas nécessairement synonymes d'inefficience.

Les principaux critères d'efficience du régime fiscal du secteur des transports sont :

- le rapport existant entre les taxes et redevances (taxe sur les carburants, droit d'immatriculation, vignette, etc.) et les coûts marginaux externes ;
- l'égalité du transport et des autres branches d'activité devant l'impôt sur le capital et les taxes sur le travail ;
- l'égalité des entreprises étrangères et nationales opérant dans un même pays devant les taxes sur le transport (le meilleur moyen d'assurer cette égalité est de faire payer les mêmes taxes par les unes et les autres. En cas d'application de régimes fiscaux différents, il convient d'en évaluer l'impact global) ;
- l'identité des bases de taxation des différents modes de transport ;
- l'affectation des subventions versées aux éléments du système de transport dont les rendements d'échelle diminuent (p. ex. les infrastructures ferroviaires et routières) à la seule couverture des coûts fixes, en dehors de toute couverture même partielle des coûts marginaux.

La CEMT s'est déjà penchée sur la première de ces questions² et a constaté que dans tous les modes de transport, les taxes et redevances restent nettement en deçà des coûts marginaux

externes. Elle est aussi arrivée à la conclusion qu'il était urgent de mieux lier les taxes et redevances aux coûts marginaux externes en améliorant les instruments utilisés pour les prélever. Le fait même qu'il soit nécessaire de majorer les taxes et redevances qui frappent le transport en vue d'internaliser les coûts externes implique qu'il est possible d'alléger en compensation la charge fiscale qui pèse sur le travail et le capital (dans des proportions égales pour toutes les branches d'activité).

L'analyse qui constitue l'essentiel du présent rapport vise à répondre aux quatre autres questions ainsi qu'à celles qui transcendent le cadre du seul secteur des transports. Il suffit à ce propos de rappeler par exemple que des taxes et redevances qui ne suffisent pas à couvrir les coûts externes sont compensées, aux dépens de la compétitivité du secteur, par des taxes sur le travail et le capital dont le niveau dépasse l'optimum. Dans beaucoup de pays de l'OCDE, la production des métaux fait la place plus large au transport et moins large au facteur travail que leur recyclage qui sera donc pénalisé par l'imposition de taxes et redevances infra-optimales sur le transport³.

1.2. DISTORSIONS INTERMODALES

1.2.1. Subventions, distorsions et définition de l'optimum

Les distorsions ne peuvent, de quelque origine qu'elles soient, être définies et évaluées que par rapport à un état d'absence de distorsion. La théorie économique a heureusement réussi à situer cet état de référence au point d'équilibre parfait sur le plan de la concurrence où le prix et les quantités de biens offerts sont tels que l'utilité sociale marginale de la dernière unité consommée est égale au coût social marginal de la dernière unité produite. Ce point est celui où, les préférences des consommateurs et les possibilités techniques étant données, la répartition des ressources est optimale et le bien-être de la *société dans son ensemble* atteint donc son niveau maximum.

Tous les marchés mondiaux restent à des degrés divers en deçà de cet optimum théorique parce qu'aucun ne peut y arriver sans que *tous* les autres y arrivent aussi. Le dysfonctionnement du marché est en ce sens universel et la seule question qui reste à éclaircir est celle de sa nature et de son ampleur.

Dans la situation de marché qui s'oppose classiquement à la concurrence parfaite, c'est-à-dire dans une situation de monopole, la pratique de prix monopolistiques maximisant les profits se traduit par une réduction du surplus des consommateurs supérieure à l'augmentation du surplus des producteurs (création d'une perte de poids mort) et, partant, par une perte nette de bien-être de la société dans son ensemble.

Les interventions de l'Etat peuvent également entraîner des pertes de bien-être. L'imposition de droits d'accises spéciaux sur un marché plus ou moins compétitif peut déboucher sur une réduction de la somme des surplus des consommateurs et des producteurs qui excède l'augmentation du produit de l'impôt et, partant, sur une perte nette de bien-être de la société dans son ensemble.

Les responsables politiques conviennent que dans la plupart des pays développés à économie de marché de l'OCDE, le jeu de la concurrence est *suffisamment* proche de la perfection pour rendre inutile toute intervention directe et tatillonne des pouvoirs publics et que leur intervention n'est indiquée que dans les cas où les dysfonctionnements du marché sont non seulement

systématiques et prévisibles, mais aussi importants et mesurables. La politique de la concurrence et les moyens institutionnels qui servent à la mettre en oeuvre suffisent par ailleurs à remédier à tout moment aux dysfonctionnements de la concurrence.

1.2.2. Dysfonctionnements du marché dans le secteur des transports

Les dysfonctionnements du marché sont, dans le domaine des transports, non seulement systématiques et prévisibles, mais aussi importants et mesurables. Ils le sont principalement pour deux raisons (et sont donc de deux ordres).

L'infrastructure des différents modes de transport se caractérise, à des degrés divers, par des rendements d'échelle croissants, ce qui implique que :

- plusieurs éléments significatifs du monopole naturel sont réunis puisqu'un seul opérateur est mieux à même que plusieurs de satisfaire tous les besoins ;
- le rapport des coûts fixes aux coûts marginaux est élevé ;
- les coûts irrécupérables, c'est-à-dire les coûts qu'il est impossible de couvrir en affectant les actifs à d'autres usages ou de récupérer en arrêtant la production, sont importants.

D'autre part, l'utilisation de l'infrastructure de tous les modes de transport est à des degrés divers génératrice de coûts externes (coûts non compensés imposés par une partie aux autres) sous la forme de pollution atmosphérique, de bruit et d'accidents. A ces coûts vient s'ajouter le coût externe marginal de la congestion que l'utilisateur supplémentaire impose à tous les utilisateurs existants quand l'infrastructure atteint ou dépasse sa capacité optimale.

Les caractéristiques techniques de l'infrastructure peuvent donc être telles que son coût social marginal soit de loin inférieur à son coût moyen. A l'opposé, les coûts externes générés par son utilisation peuvent également porter le coût social marginal du transport à un niveau nettement *supérieur* à son coût moyen. Il est évident que les deux situations ne sont pas nécessairement concomitantes et ne se compensent pas obligatoirement. Le degré d'acuité de la première est maximum dans les chemins de fer et minimum avec la voirie urbaine tandis que celui de la deuxième est maximum avec la voirie urbaine et minimum dans les chemins de fer.

En l'absence d'intervention des pouvoirs publics, le producteur privé ne continuera à approvisionner le marché que si les recettes tirées des utilisateurs lui permettent de couvrir la totalité de ses coûts de production, notamment ses coûts fixes, et de réaliser un bénéfice normal. Il ne se préoccupera en revanche pas de la couverture des coûts externes qu'il n'est pas contraint de prendre à sa charge. Il y aura en conséquence, si les pouvoirs publics ne font rien pour remédier aux deux formes de dysfonctionnement du marché, utilisation inefficace des infrastructures existantes, en l'occurrence gonflement des prix et sous-utilisation du rail, d'une part, et sous-tarifification de l'usage et sur-utilisation de la voirie urbaine, d'autre part.

Il est impératif que les pouvoirs publics interviennent dans la fixation des tarifs des transports pour éviter les pertes réelles de bien-être. S'ils sont appelés à le faire, dans l'intérêt général, pour imposer des prix artificiels, le mieux pour eux est d'opter pour des prix propres à maximiser le bien-être qui soient égaux au coût social marginal ou proches de ce coût.

1.2.3. Couverture des coûts

Etant donné que le coût social marginal est dans certains cas inférieur et dans d'autres supérieur au coût moyen, la pratique de prix correspondant au coût social marginal aboutira dans certains cas à une sous-couverture et dans d'autres à une sur-couverture des coûts totaux. Les pouvoirs publics devront, dans la première hypothèse, procéder à des *transferts* pour aider le responsable des infrastructures à atteindre le seuil de rentabilité⁴ et, dans la seconde, imposer des *taxes* pour porter le prix au niveau du coût social marginal.

1.2.4. Distorsions fiscales et financières entraînées par les dysfonctionnements du marché

Cela étant, il est de toute évidence impossible de définir les distorsions fiscales et financières qui affectent des marchés de transport en prenant un marché concurrentiel exempt de distorsion comme norme de référence. Si les marchés sont concurrentiels, les régimes fiscaux pourraient être dits non discriminatoires en cas d'unicité des taux d'imposition et d'absence de subventions et les taxes particulières ainsi que les transferts pourraient alors être assimilés à des distorsions. Cette façon de voir les choses serait toutefois des plus spécieuses dans le cas des marchés de transport.

La non-taxation des externalités négatives équivaut dans les faits à une subvention. Elle réduit le bien-être général parce qu'elle encourage à consommer même quand les coûts sociaux marginaux excèdent l'utilité sociale marginale. Elle vicie en outre le choix modal parce qu'elle conduit à préférer les modes, notamment la voirie urbaine, les plus avantageés par la subvention.

Par ailleurs, la rétention des transferts nécessaires pour que les gestionnaires d'infrastructures naturellement monopolistiques puissent pratiquer des prix correspondant fidèlement ou presque au coût social marginal implique en fait l'imposition d'*accises spéciales* aux utilisateurs de ces infrastructures⁵. Le fait se vérifie aussi bien quand l'Etat lève et garde les droits d'accises inclus dans les prix monopolistiques par le canal des tarifs pratiqués par les entreprises publiques que quand il cède le droit de les lever et de les garder à des entreprises privées, par exemple à des monopoles privatisés.

Quoi qu'il en soit, la rétention des transferts nécessaires pour pouvoir fixer les prix à des niveaux correspondant au coût social marginal ou proches de ce coût réduit le bien-être parce qu'elle exerce un effet dissuasif sur la consommation jusque dans les cas où l'utilité marginale excède le coût social marginal. Elle vicie en outre le choix modal au détriment des modes qui présentent le rapport coûts fixes/coûts marginaux le plus élevé, modes auxquels elle porte un préjudice encore plus injustifié s'ils sont aussi ceux qui génèrent le moins d'externalités négatives. Le chemin de fer en est l'exemple type.

Il importe de souligner que les pouvoirs publics ne peuvent remédier ni à la perte de bien-être, ni à la distorsion du choix modal en obligeant tous les modes de transport à pratiquer des prix qui couvrent la totalité, mais rien de plus que la totalité des coûts sociaux. Roy (1998) a démontré⁶ qu'une telle politique reviendrait à *la limite* à « subventionner » trop généreusement les utilisateurs des voiries urbaines et à faire payer des « droits d'accises » trop élevés par les usagers des chemins de fer.

Il ressort des données disponibles que le coût social marginal de l'utilisation des voiries urbaines est actuellement nettement supérieur au coût moyen dans les Etats membres de l'Union européenne. Une étude récente des différentes politiques tarifaires qui pourraient être mises en oeuvre en Belgique arrive à la conclusion que les droits d'usage des infrastructures routières urbaines devraient dans l'idéal être majorés de 200 pour cent pour les véhicules à essence et de 250 pour cent pour les véhicules à moteur diesel pendant les périodes de pointe⁷. Il semble bien qu'avec de tels chiffres, une tarification rationnelle permettrait de couvrir sensiblement plus que les coûts de *tout* le réseau routier de nombreux pays. Des études britanniques récentes démontrent ainsi que de tels tarifs iraient jusqu'à couvrir 150 pour cent des coûts totaux⁸. Le programme de recherche sur les recettes générées par la tarification au coût social marginal, mené en ce moment par l'UIC / la CCFE / la Commission européenne, débouche sur un résultat d'un même ordre de grandeur⁹.

La fixation des droits d'usage des infrastructures routières à des niveaux juste suffisants pour couvrir intégralement les coûts pourrait donc déboucher sur la perception de prix réducteurs du bien-être qui seraient, en milieu urbain, nettement inférieurs et, sur les routes de campagne à faible trafic, supérieurs à ce que devraient être des prix rationnels¹⁰.

Plusieurs études économétriques approfondies¹¹ ont démontré à l'inverse que le coût social marginal d'un mode verticalement intégré tel que le rail représente de 60 à 70 pour cent du coût moyen. Là où les services ferroviaires sont séparés de la gestion de l'infrastructure, le coût social marginal de cette infrastructure devrait représenter une fraction encore beaucoup plus faible de son coût moyen. La discrimination par les prix pourrait porter le taux de couverture à quelque 60 pour cent du coût total sans faire fuir une partie de la demande, mais il faudrait encore majorer le prix d'efficacité des deux tiers pour arriver à couvrir la totalité des coûts.

Une tarification de l'usage des infrastructures axée sur la couverture intégrale des coûts serait donc très loin de remplir son office. Même si elle allait au delà de ce qu'elle serait si elle ne visait pas à couvrir les coûts externes, il n'en resterait pas moins que les droits d'usage des routes seraient trop bas et que les routes seraient surutilisées (cf. tableau 8-I). Les chemins de fer, à l'inverse, resteraient trop chers et sous-utilisés même si leurs tarifs étaient ramenés à des niveaux inférieurs à ceux auxquels un monopole libre de toute réglementation les situerait. Comme ces modes de transport sont en outre interchangeables, il s'en suivra aussi un glissement modal, réducteur de bien-être, du rail vers la route.

L'alignement des prix sur les coûts sociaux marginaux est donc bien la meilleure façon qui soit de débarrasser les taxes et les subventions de tous leurs germes de distorsion. L'optimisation des modalités de recouvrement des recettes nécessaires au financement des subventions requises est une question tout à fait distincte qui a été examinée dans le chapitre sur *l'efficacité de la fiscalité dans des économies idéales*. Ces recettes doivent idéalement être tirées de taxes et de redevances qui n'exercent qu'un effet réducteur minimum sur le bien-être, c'est-à-dire avant tout de taxes sur les externalités.

1.2.5. Obligations de service public

Les subventions destinées à combler le déficit de couverture des coûts totaux ne doivent servir qu'à compléter la couverture de ces coûts totaux et ne doivent pas être affectées à celle des coûts marginaux d'exploitation. Il convient pour ce faire de séparer de façon claire et transparente les compensations des obligations de service public des subventions versées au titre des infrastructures.

1.2.6. Utilité externe

L'effet Mohring¹² reste à ce jour la seule utilité technique externe significative (que le marché ne peut exploiter sans intervention) à avoir été identifiée par les économistes. L'augmentation de la fréquence des services publics réguliers de transport de voyageurs en réponse à un gonflement de la demande se concrétise par une réduction des temps d'attente de tous les usagers. Les nouveaux usagers donnent naissance à un mieux qui leur est extérieur, mais qui est inhérent au système. Cet effet est le pendant de l'effet de congestion, lui aussi inhérent au système. Il doit en être tenu compte dans la fixation des tarifs et des montants des subventions publiques.

1.2.7. Subventions efficaces : dans quels cas se justifient-elles ?

En résumé, il existe donc trois cas de figure – et pas un de plus – dans lesquels des transferts amplificateurs de bien-être peuvent se justifier pour des infrastructures ou des opérations de transport.

Il s'agit en l'occurrence :

- des transferts opérés afin d'assurer une couverture intégrale des coûts dans un contexte d'accroissement des rendements d'échelle ;
- des versements destinés à compenser les obligations de service public ;
- des subventions octroyées dans un contexte d'externalité positive.

Aussi longtemps que la tarification de l'usage des infrastructures ne prend pas pleinement en compte les externalités par une taxation des coûts ainsi générés, l'octroi de subventions permettant une tarification inférieure au coût marginal dans les modes de substitution (transports publics p. ex.) peut se concevoir dans le cadre d'une solution optimale de second rang. En revanche, dès que les prix ont été corrigés, plus rien ne justifie cette tarification optimale de second rang et les subventions supérieures à l'optimum qui lui sont associées. En principe, l'octroi de subventions ne pourra dès lors être justifié dans l'optique d'une tarification rationnelle que dans les trois cas de figure précités. Toutes les autres subventions réduisent l'efficacité économique et le bien-être social général.

NOTES

1. Diamond and Mirlees, *American Economic Review*, 1971 ; Mayeres and Proost, *Scandinavian Journal of Economics*, 1997.
2. Des transports efficaces pour l'Europe : Politiques pour l'internalisation des coûts externes ; CEMT, 1998.
3. Voir *Effets des mesures d'aide à caractère économique sur l'environnement*, OCDE, Direction de l'environnement, 1997.
4. La discrimination par les prix, c'est-à-dire le relèvement des prix au delà du niveau du coût social marginal pour les consommateurs peu sensibles aux prix, peut, lorsqu'elle est strictement ciblée, contribuer à améliorer la couverture des coûts sans faire fuir une partie de la demande et à réduire le volume des transferts publics nécessaires. En revanche, dans de rares cas seulement, elle sera en mesure de totalement éliminer la nécessité de subventions.
5. Le fait a été constaté par Hotelling il y a soixante ans. Il a publié à ce sujet deux études intitulées « The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and Utility Rates » et « The Relation of Prices to Marginal Costs in an Optimum System » dans les vol. 6 de 1938 et 7 de 1939 d'*Econometrica*.
6. Rana Roy, *Couverture des coûts d'infrastructure par le biais d'une tarification assurant la répartition efficace des ressources*, étude d'expertise économique UIC/CCFE, mars 1998, UIC, Paris, 1998. Les références se feront par la suite en abrégé à Roy (1998).
7. B. De Borger, D. Swysen, S. Ochelen et S. Proost : « Alternative Transport Pricing and Regulation Policies : A Welfare Analysis for Belgium in 2005 », *Transportation Research*, partie D, vol. 2, n° 3, 1997. Le tableau récapitulatif figure dans Roy (1998), p. 45.
8. Douglas McWilliams : « Treating Roads as a Public Utility » in CEBR, *The Economic Report*, mars 1997. Un résumé figure dans Roy (1998).
9. Roy (ed.), *Revenues from marginal social cost pricing : Evidence from selected EU member States*, UIC/CER/EC Study, à paraître.
10. Il convient de noter que la couverture des coûts d'infrastructure et l'internalisation des coûts externes (environnement et accidents) sont deux questions distinctes et que l'affectation des recettes tirées des taxes sur les coûts environnementaux et d'accident à la couverture des coûts d'infrastructure ne repose sur aucun fondement théorique.
11. Voir Roy (1998), p. 21.
12. Herbert Mohring : *Optimisation and Scale Economies in Urban Bus Transportation*, *American Economic Review*, 1972.

Chapitre 2

**SOMMAIRE DES CALCULS
ET PRINCIPAUX RÉSULTATS**

La présente étude vise donc à comparer, en termes quantitatifs, les régimes fiscaux auxquels le transport de marchandises par route est soumis dans plusieurs pays européens, en l'occurrence en Suisse (CH), en France (F), en Allemagne (D), en Autriche (A), au Royaume-Uni (UK), en Espagne (E), aux Pays-Bas (NL), en République tchèque (CZ), et en Belgique (B). Les chiffres de l'Italie (I) ont été pris en compte chaque fois qu'ils étaient disponibles. La partie quantitative du rapport fait progresser l'analyse en plusieurs étapes successives débouchant sur la définition d'indicateurs de taxation de plus en plus synthétiques.

1. Inventaire des taxes et des redevances (chiffres absolus) prélevés dans le transport de marchandises par route et présentation des *structures fiscales* qui s'en dégagent.
2. Calcul du montant net des taxes et redevances acquittées dans chaque pays pour un transport intérieur type et présentation des *structures territoriales* qui s'en dégagent. Les résultats sont exprimés en t-km.
3. Calcul et comparaison des taux effectifs de taxation du coût marginal de production du transport de marchandises par route en tenant compte des variations de l'importance relative des facteurs (travail, capital et gazole) selon les pays et des taux d'imposition qui y sont appliqués. Détermination de taux marginaux effectifs de prélèvement (TMEP).
4. Exploitation des structures territoriales de taxation établies à l'issue de la deuxième étape afin d'examiner l'impact des taxes et redevances sur la compétitivité des transporteurs de différents pays sur les liaisons internationales. L'incidence de la fiscalité sur la compétitivité est également étudiée entre paires de pays (France – UK, France – Espagne, Allemagne – Pays-Bas, etc.)
5. Analyse de la fiscalité nette (par t-km) au regard des coûts des investissements d'infrastructures (calcul des transferts comptables) et de la couverture intégrale des coûts sociaux.

Le présent chapitre fait la synthèse de cette analyse; le lecteur en trouvera un aperçu plus détaillé au chapitre 3 ainsi que dans les annexes.

2.1. MONTANT DES TAXES ET REDEVANCES (CHIFFRES ABSOLUS)

L'analyse s'appuie sur un inventaire et une comparaison de toutes les taxes et redevances que les pays étudiés lèvent sur le transport de marchandises par route. Cet inventaire fait entrer en ligne de compte diverses variables telles que le taux d'imposition, l'assiette fiscale, le montant acquitté, le type de paiement, le produit des prélèvements, les remboursements, les allègements et les exemptions.

Les taxes et redevances ont été groupées (tableau 2 – 1a) sur la base de critères économiques pour aller des plus purement fiscales aux plus marchandes (celles qui sont les plus proches de ce que peut être un droit d'usage des infrastructures). L'importance relative de chacune de ces catégories de taxes et redevances peut être induite des recettes annuelles qu'elles génèrent dans chaque pays.

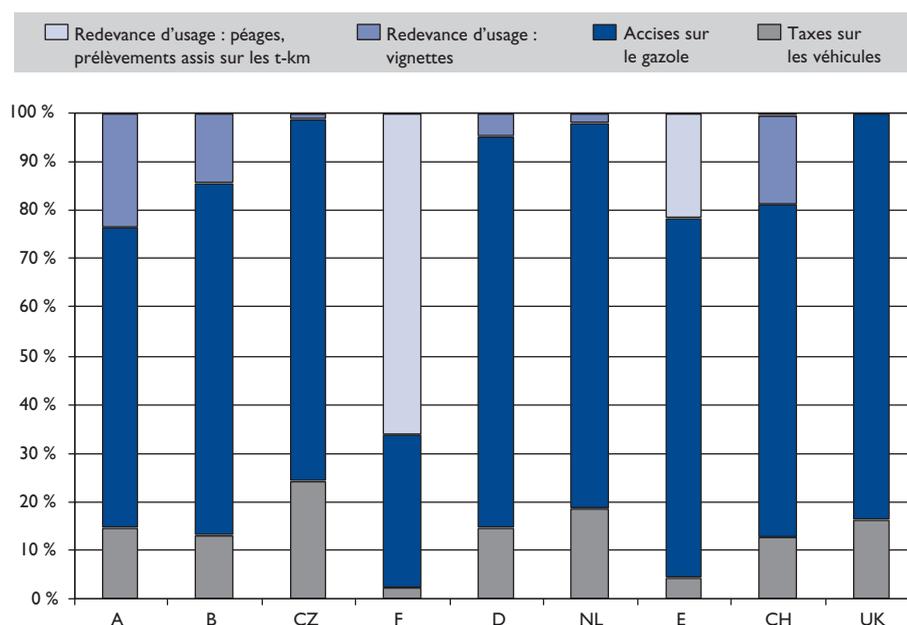
Les taxes et redevances ont également été réparties en quatre catégories sur une base géographique en fonction de la territorialité de leur prélèvement, c'est-à-dire de la mesure dans laquelle elles sont liées à l'utilisation de certaines sections ou subdivisions territoriales du réseau des infrastructures (voir tableau 2-Ib et section 2.2 et suivantes).

Ces deux systèmes de classification vont en pratique de pair, mais c'est le critère de la territorialité qui a été considéré comme le plus intéressant pour la suite du rapport parce qu'il marque de son empreinte certaines des taxes et redevances que le transport de marchandises par route doit actuellement acquitter.

L'inventaire est présenté de façon schématique dans le tableau 2-II. Etant donné que tous les pays étudiés n'ont pas les mêmes catégories de prélèvements, il est impossible de tirer des conclusions intéressantes de comparaisons superficielles, portant par exemple sur les niveaux atteints par une taxe particulière dans deux pays différents (cas des accises suisses et françaises sur les carburants) ou sur l'incidence qu'une hausse ou une diminution d'une taxe particulière peut avoir dans des pays différents.

La figure 2.1 illustre la structure de la charge fiscale qui pèse sur le transport de marchandises par route dans les pays étudiés. Le lien entre le poids relatif et le niveau absolu de chaque taxe varie d'un pays à l'autre et il convient de broser un tableau plus large afin de pouvoir établir des comparaisons pertinentes.

♦ Figure 2.1. **Structure de la charge fiscale (sur la base des recettes collectées)**



La structure fiscale n'est pas disponible pour l'Italie.

Source : CEMT, 2000.

Tableau 2-Ia. **Taxes et redevances frappant le transport de marchandises par route –**
Catégorisation économique

Taxes et redevances	Taxe sur les véhicules	Accises sur les carburants	Redevances d'usage	
			Vignette °	Péages+ redevances d'usage assises sur le tonnage/kilométrage
Description	Les camions sont taxés dans le pays où leur propriétaire les a immatriculés	Faiblement fonction de l'usage*	Base forfaitaire	Les montants acquittés sont entièrement fonction de l'usage (nombre de kilomètres parcourus ou de tonnes transportées)
Critère économique	Prélèv. fiscaux	Prélèv. affectés	Prix forfaitaires	Prix
Résultat	Structure purement fiscale en fonction de la part des recettes générées par chaque catégorie de redevance **			

° Eurovignette, StraBA autrichienne, vignette tchèque, RTPL suisse.
* Les transporteurs ont la possibilité de faire le plein dans un pays et d'utiliser le réseau routier d'un pays voisin.
** voir figure 2.1 ci-dessus.

Tableau 2-Ib. **Taxes et redevances frappant le transport de marchandises par route –**
Catégorisation territoriale

Taxes et redevances	Taxe sur les véhicules	Accises sur les carburants	Redevances d'usage	
			Vignette °	Péages + redevances d'usage assises sur le tonnage/ kilométrage
Description	Prélèvements « nationaux » en fonction du critère territorial	Les transporteurs peuvent se libérer du lien territorial (en faisant le plein dans un pays autre que celui dont ils parcourent les routes)	Redevance de nature territoriale mais non fonction de l'usage (forfait)	Redevances purement territoriales et entièrement fonction de l'usage (prix)
	Prélèvements nationaux	Redevances spécifiques	Prix forfaitaires	Prix
Résultat	Structure territoriale de la fiscalité en fonction de la part des redevances acquittées sur les liaisons spécifiques*			

° Eurovignette, StraBA autrichienne, vignette tchèque, RTPL suisse.
* Calculées sur la base d'itinéraires types (40t, 500 km dans chaque pays) ; voir ci-dessous.

Tableau 2-II. Inventaire

Pays	Taxe sur les véhicules	Accises sur le gazole	Droits d'usage		TVA	
			Eurovignettes	Péages + Droits assis sur l'usage	TVA sur le gazole	TVA sur les péages
Autriche	✓	✓	✓ StraBA			✓
Belgique	✓	✓	✓ Eurovignette °°			✓
Rép. tchèque	✓	✓	✓			✓
France	✓	✓		✓		✓°
Allemagne	✓	✓	✓ Eurovignette			✓
Italie	✓	✓		✓		✓
Pays-Bas	✓	✓ + ecotaxe	✓ Eurovignette			✓
Espagne	✓	✓		✓		✓
Suisse	✓	✓	✓ RTPL (jusqu'en 2001)	nouvelle taxe PL à partir de 2001		✓
Royaume-Uni	✓	✓				✓

° non déductible

°° Vignette annuelle obligatoire pour tous les véhicules immatriculés en Belgique

Sources : d'après Ecosys - rapport final concernant les redevances sur le trafic routier lourd en Europe, SG DETEC (Département fédéral suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), Berne, Déc. 1998. République tchèque : ministère des transports et des communications/Centre de recherche sur les transports, 1999.

2.2. TAXATION NETTE

L'étape suivante consiste en un exercice d'analyse de la taxation nette du transport de marchandises par route dans les pays examinés. L'exercice vise à comparer les régimes fiscaux auxquels ce transport est soumis en calculant le montant net des taxes et redevances que des camions de 40 tonnes doivent acquitter pour parcourir un trajet de 500 kilomètres dans leur pays d'immatriculation. Des parcours types ont à cet effet été tracés sur une feuille de calcul selon les modalités détaillées en annexe.

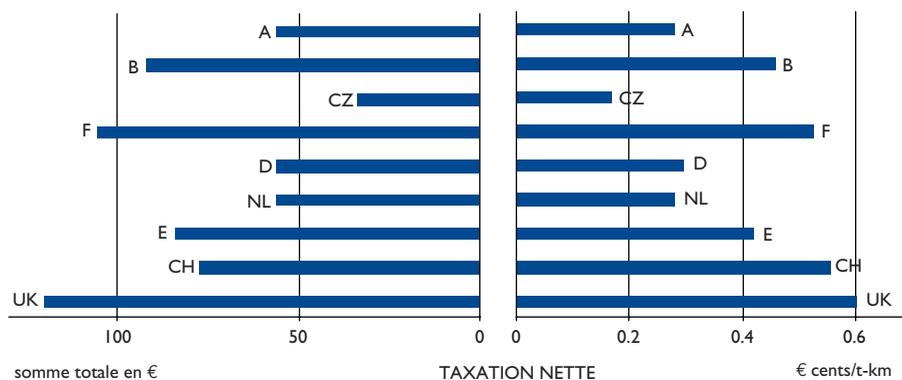
La comparaison s'effectue en trois phases :

- calcul des taxes et redevances, compte tenu des remboursements (TVA), allègements et exemptions éventuels,
- calcul des montants nets dus par un camion de 40 tonnes parcourant un trajet type de 500 kilomètres,
- détermination de la part des prélèvements territoriaux.

La figure 2.2 (moitié de gauche) donne les montants acquittés (en euros) par un camion de 40 tonnes parcourant un trajet de 500 kilomètres dans son pays d'immatriculation. Elle montre, par exemple, qu'un camion français paye 105.6 euros en France et un camion autrichien 56.21 euros en Autriche. La même figure (moitié de droite) donne aussi le montant net des taxes et redevances par tonne/kilomètre. Ce dernier montant est un paramètre supplémentaire intéressant, dans le cas tout particulièrement de la Suisse où le poids des véhicules est actuellement limité à 28 tonnes.

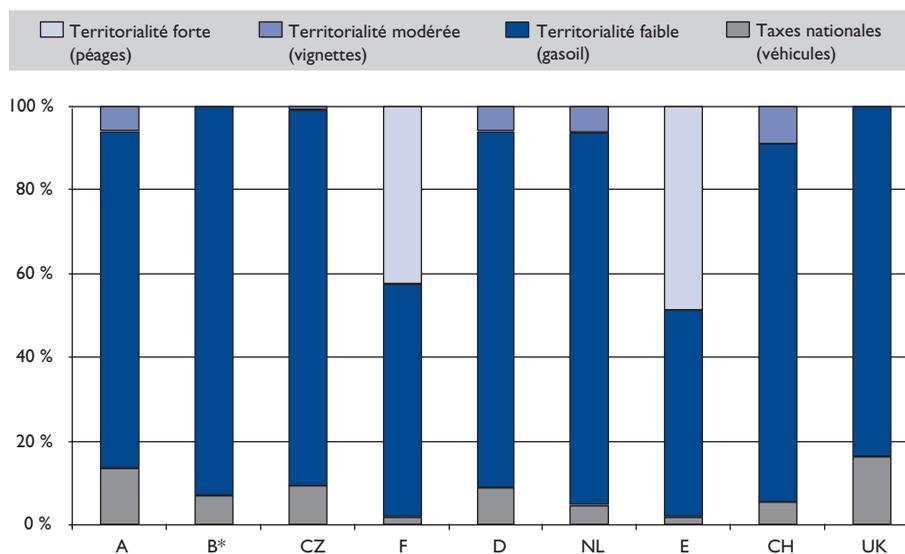
La figure 2.3 illustre la part prise par les prélèvements territoriaux dans les droits et taxes acquittés pour le transport type de 40 tonnes sur 500 kilomètres. Les différences mises en lumière par une comparaison des figures 2.1 et 2.3 s'expliquent par le fait que les trajets types ne représentent pas la « moyenne » de tous les trajets parcourus pendant une année dans les pays examinés. Les trajets accomplis sur les routes secondaires ont ainsi été entièrement négligés. Cette omission a des répercussions particulièrement fortes sur les chiffres des pays où les autoroutes sont à péage (France et Espagne) et où les trajets types ajoutent 250 kilomètres de routes gratuites à 250 kilomètres d'autoroutes à péage.

◆ Figure 2.2. **Taxation nette (montant total) et taxation nette à la tonne/kilomètre (1998, en euros)**



Source : CEMT, 2000.

◆ Figure 2.3. **Degré de territorialité des prélèvements (opérés sur les trajets intérieurs types)**



Il n'y a pas de trajet intérieur type pour l'Italie.

* Pour la Belgique, les prélèvements nationaux font la somme de la taxe sur les véhicules et de l'eurovignette.

Source : CEMT, 2000.

Les calculs ont également été effectués en faisant réaliser un même transport international type par des camions de nationalité différente. Deux itinéraires internationaux ont été retenus pour cet exercice :

- Manchester – Reims – Stuttgart – Bâle – Milan
- Manchester – Rotterdam – Munich – Zurich – Saragosse

Tous les camions qui parcourent un de ces trajets emportent la même quantité de gazole achetée au même endroit (celui où le prix est le moins élevé).

La figure 2.4 fait écho à la figure précédente, à cette différence près qu'elle concerne les transports internationaux types. Les chiffres ont été calculés pour le trajet Manchester – Milan (mais ils sont tout à fait semblables pour le trajet Manchester – Saragosse). La neutralisation des paramètres territoriaux (routes empruntées, lieux d'approvisionnement en gazole) permet d'isoler les paramètres qui diffèrent d'un pays à l'autre. L'exercice met le degré de nationalité de la fiscalité qui pèse sur les transporteurs des différents pays clairement en lumière.

Les péages français et la taxe suisse sur les poids lourds représentent la plus grande partie des prélèvements fortement territoriaux (il convient de souligner que la figure 2.3 traduit en image des chiffres obtenus avec la « vignette » suisse actuelle et que cette vignette cède la place, dans la figure 2.4, à la nouvelle taxe kilométrique que les camions devront acquitter pour traverser la Suisse, ce qui évite les complications inhérentes aux limitations de poids actuellement en vigueur dans ce pays).

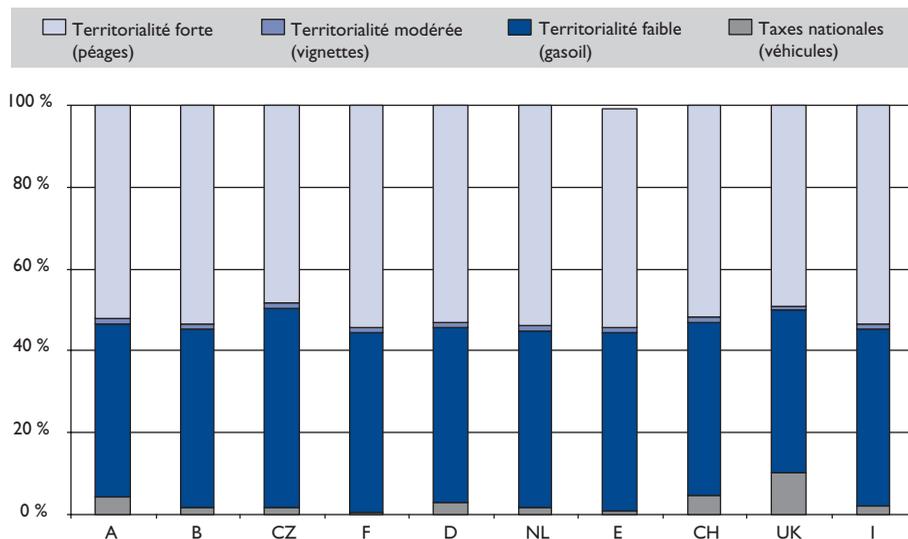
Les prélèvements « nationaux » sont les responsables des écarts de compétitivité observables entre les transporteurs de nationalité différente qui effectuent des transports internationaux identiques (il convient toutefois de ménager une place aux coûts de la main-d'œuvre et aux charges financières dans les calculs avant de pouvoir évaluer l'impact de la fiscalité sur la compétitivité ; cf. inf.)

Les chiffres obtenus de la sorte ne peuvent pas être comparés avec les précédents parce que les structures fiscales et territoriales sont par nature différentes.

Comparaisons binaires (paires de pays)

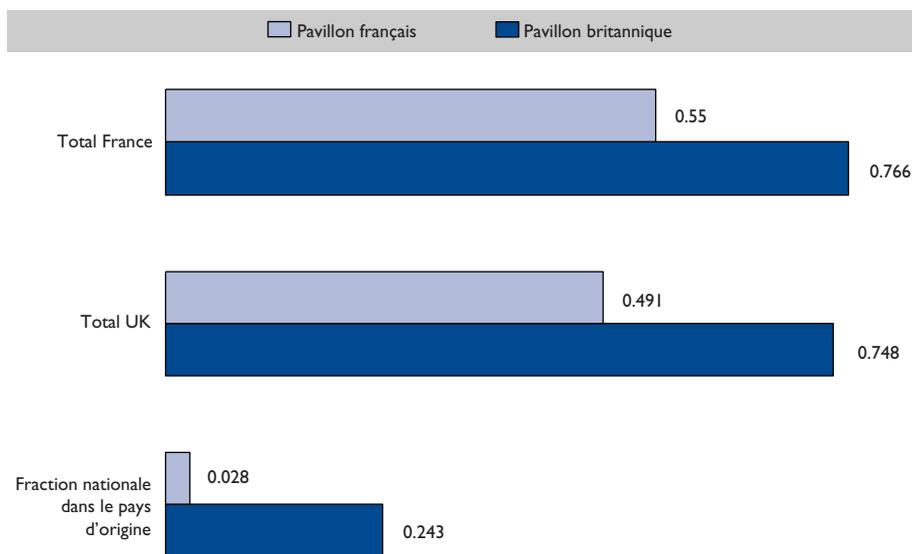
L'impact de la fiscalité sur la compétitivité des transporteurs a été évalué en comparant les pays deux à deux, c'est-à-dire en comparant les prélèvements acquittés par des camions français et britanniques, puis allemands et néerlandais et ainsi de suite, circulant sur les routes de leur pays ainsi que du pays pris pour deuxième terme de la comparaison. Les camions ont, pour ce faire, été censés parcourir 200 kilomètres dans chacun des deux pays comparés (ce qui simplifie les calculs puisque les 400 kilomètres prévus peuvent alors être parcourus en un jour). L'analyse révèle tout l'impact de la territorialité sur les transporteurs soumis à des régimes fiscaux nationaux différents. La figure 2.5 illustre les résultats obtenus pour les camions français et britanniques circulant dans leur pays et à l'étranger.

◆ Figure 2.4. **Variation du degré de territorialité des prélèvements dus en transport international en fonction de la nationalité des transporteurs**



Source : CEMT, 2000.

◆ Figure 2.5. **Prélèvements nets acquittés par les transporteurs des différents pays effectuant des transports internationaux (cas des transporteurs français et britanniques)**
(€ en cents par tkm)



La taxe nationale française (taxe à l'essieu) est remboursée pour les transports effectués à l'étranger.

Source : CEMT, 2000.

La figure 2.5 montre que la fraction nationale des prélèvements acquittés par tonne/kilomètre est plus grande pour les transporteurs britanniques (0.24 cent par tkm) que pour les Français (0.03 cent par t-km). Cette fraction ne dépend pas du pays où le transport est effectué : un camion français

acquitte des prélèvements moindres à la tonne/kilomètre qu'un camion britannique, qu'il circule en France ou au Royaume-Uni. L'impact de la fiscalité sur la compétitivité est analysé, à la fin de la section 2.4, au départ des taux marginaux effectifs de prélèvement (TMEP).

2.3 TAUX EFFECTIF DE TAXATION DU COÛT MARGINAL DE PRODUCTION DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE (TMEP)

L'étape suivante consiste en une analyse des taxes qui frappent les principaux facteurs de production (dont le travail et le capital) des services de transport.

Les taxes qui frappent les transports sont assises sur des bases différentes (propriété du véhicule, gazole et utilisation) et il semble judicieux de les fondre en une grandeur unique rapportée à un dénominateur unique pour obtenir un taux de taxation du transport routier qui puisse être mis en parallèle avec les taux de taxation du travail et du capital. Toutes les taxes et redevances grevant les transports de marchandises (en l'occurrence le transport de 40 tonnes sur l'itinéraire intérieur type de 500 km) ont pour ce faire été rapportées à un élément de coût commun, à savoir le prix hors taxes du gazole. Les taux *ad valorem* effectifs de taxation nette calculés de la sorte sont des outils de comparaison très utiles parce qu'ils permettent de comparer directement des régimes fiscaux et territoriaux très différents.

Tableau 2-III. **Taux *ad valorem* effectifs synthétiques de taxation nette des véhicules, du gazole et de l'usage des infrastructures (parcours intérieur type)**

A	B	CZ	F	D	NL	E	CH	UK
151 %	289 %	151 %	420 %	205 %	150 %	270 %	210 %	457 %

Le tableau 2-III donne les taux *ad valorem* nets effectifs calculés pour les différents pays. Le prix hors taxes du gazole ne représente que de 8 à 10 pour cent du coût des facteurs du transport de marchandises par route. La somme des prélèvements qui grèvent les transports, exprimée sous la forme d'un hypothétique taux *ad valorem*, est égale à quelque 450 pour cent du prix hors taxes du gazole. Le taux d'imposition du travail et du capital est moins élevé, mais ces deux facteurs représentent ensemble une fraction beaucoup plus importante des coûts hors taxes. L'addition de l'impôt sur le revenu aux cotisations sociales dues par les travailleurs et les employeurs donne un montant qui va de 30 à 50 pour cent du coût hors taxes de la main-d'œuvre. Les taux de dépréciation du capital oscillent entre 15 et 25 pour cent de la valeur des véhicules routiers.

Tous les facteurs (gazole, travail et capital), leurs parts relatives et leurs taux de taxation, ont pour ce faire été réunis en une équation unique pour calculer des taux marginaux effectifs de prélèvement (TMEP), c'est-à-dire les taux de taxation d'une unité supplémentaire de transport de marchandises. L'objectif est de déterminer le degré d'inégalité des TMEP ainsi que leur sensibilité aux différents scénarios fiscaux envisagés. Les calculs font appel à une fonction de coût Cobb-Douglas qui prend en compte la part relative des trois facteurs travail (L), capital (K) et droits d'usage (G)¹ ainsi que leurs taux de taxation.

Les calculs effectués sur la base des transports intérieurs types donnent les TMEP valables pour les différents pays. Les calculs effectués sur la base des transports internationaux types

(Manchester – Milan et Manchester – Saragosse) donnent les TMEP par pays. La neutralisation des paramètres territoriaux permet une fois de plus d'isoler les paramètres nationaux (taxes sur les véhicules, le travail et le capital) qui varient selon les pays. L'analyse permet de comparer le degré relatif de compétitivité des différents pavillons sous lesquels une unité supplémentaire de service peut être produite. Le tableau 2-IV donne les TMEP des différents pays. Ces chiffres amoindrissent les écarts que les prélèvements opérés sur les transports creusent entre les pays, l'inégalité des taxes routières tendant à être contrebalancée par l'inégalité des taxes qui frappent les autres facteurs (travail et capital).

Tableau 2-IV. **Taux marginaux effectifs de taxation des transports intérieurs types (TMEP)**

A	B	CZ	F	D	NL	E	CH	UK
36 %	47 %	49 %	46 %	42 %	34 %	38 %	30 %	47 %

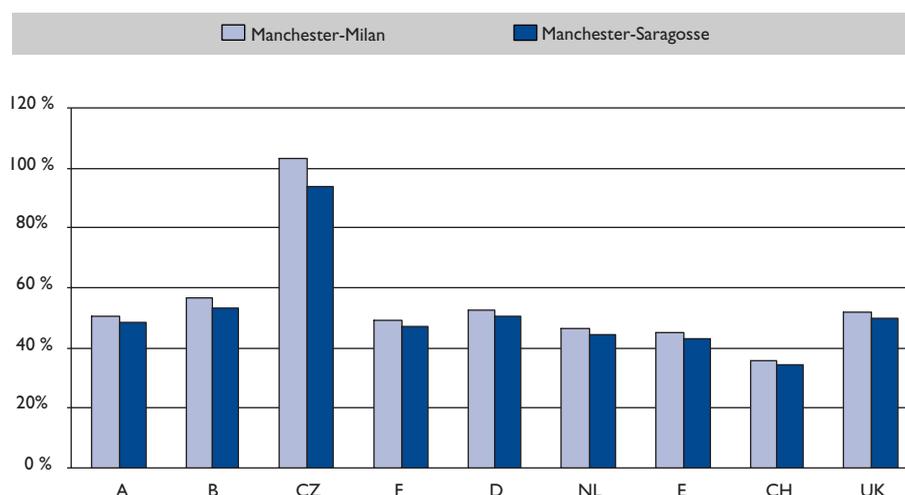
Il convient de souligner que l'harmonisation des TMEP ne doit pas être rangée au nombre des objectifs à poursuivre (voir chapitre 1 sur l'efficacité de la fiscalité).

2.4. IMPACT DE LA FISCALITÉ SUR LA COMPÉTITIVITÉ

Transports internationaux types

La figure 2.6 donne les TMEP synthétiques pour les deux parcours internationaux types. Ils varient d'un parcours à l'autre parce que les taxes et prélèvements territoriaux varient eux aussi. Ils diffèrent des TMEP calculés pour les parcours intérieurs types parce que la structure des prélèvements territoriaux est différente.

◆ Figure 2.6. **Taux marginaux effectifs de prélèvement des parcours internationaux types**



Source : CEMT, 2000.

Etant donné que la contribution du gazole à la production du transport de marchandises reste assez faible, le niveau élevé que les taux *ad valorem* nets effectifs synthétiques peuvent atteindre dans l'un ou l'autre pays n'ont qu'une incidence modérée sur les TMEP. Les taxes sur le travail et le capital ont des répercussions nettement plus marquées sur la compétitivité relative des services de transport intérieur de marchandises par route.

La République tchèque fait exception à la règle. Comme dans d'autres économies en transition, la part relative des facteurs n'y est pas la même qu'en Europe occidentale. Le gazole représente 28 pour cent du coût marginal hors taxes dans la République tchèque contre 5 à 8 pour cent dans les autres pays. Etant donné que les taxes tchèques sur le gazole ne diffèrent guère de celles qui le grèvent dans ces autres pays, les prélèvements ont un impact très lourd sur le coût marginal total des transporteurs tchèques. Il s'y ajoute qu'à l'encontre de leurs collègues de l'Union européenne, les transporteurs tchèques ne peuvent pas se faire rembourser la TVA acquittée sur le gazole acheté à l'étranger parce que leur pays n'est pas membre de l'Union européenne.

Le cas tchèque démontre à suffisance que le TMEP n'est pas un véritable indicateur de compétitivité et qu'il faut également tenir compte du montant absolu du coût marginal hors taxes. Ce coût est, pour ce qui est du travail et du capital, nettement plus faible dans la République tchèque que dans les autres pays.

Impact de la fiscalité sur la compétitivité des transporteurs de nationalité différente

L'insignifiance des écarts que la figure 2.6 fait apparaître entre les TMEP donne à penser que l'inégalité des pressions fiscales n'a pas d'incidence significative sur la compétitivité des transporteurs internationaux des différents pays étudiés, si ce n'est peut-être les Suisses (voir, dans la section précédente, les observations relatives aux résultats de la République tchèque). Les positions relatives des transporteurs de pays voisins en concurrence sur leurs marchés réciproques marquent sans doute l'impact de la fiscalité sur la compétitivité plus lourdement de leur empreinte que dans le cas des transports internationaux analysés dans la section précédente.

Les trajets de 200 km qui ont servi de base au calcul des prélèvements nets ont servi aussi à calculer, puis à comparer deux par deux, les TMEP des transporteurs des différents pays. Les résultats rassemblés dans le tableau 2-V montrent que l'écart le plus large est celui qui se creuse entre les transporteurs britanniques et néerlandais opérant aux Pays-Bas où le TMEP est de 22 pour cent plus élevé pour les Britanniques. Le poids de la fiscalité est aussi très différent pour les transporteurs français et espagnols : dans leurs deux pays, le TMEP des Français dépasse de 12 pour cent celui des Espagnols. Il semble vraisemblable que cette inégalité des TMEP influe sur la compétitivité, mais il faudrait réaliser une étude de marché particulière pour pouvoir confirmer l'importance que ces inégalités fiscales revêtent par rapport aux autres facteurs déterminants de la compétitivité.

Il convient de rappeler que d'autres facteurs (coût hors taxes du travail et du capital, qualité de service, taux de change, etc.) sont à l'origine des avantages compétitifs observables dans la pratique.

Tableau 2-V. **Comparaison des TMEP deux à deux (paires de pays)**

Nationalité des transporteurs	TMEP	Ecart entre les TMEP (en pour cent)	
Transporteurs britanniques au Royaume-Uni	51.54 %	11 %	au Royaume-Uni
Transporteurs français au Royaume-Uni	46.47 %		
Transporteurs britanniques au Royaume-Uni	51.54 %	17 %	au Royaume-Uni
Transporteurs néerlandais au Royaume-Uni	43.96 %		
Transporteurs français en France	47 %	9 %	UK/F en France
Transporteurs britanniques en France	51 %	21 %	UK/E en France
Transporteurs espagnols en France	42.06 %	11 %	F/E en France
Transporteurs espagnols en Espagne	39.46 %	12 %	en Espagne
Transporteurs français en Espagne	44.25 %		
Transporteurs néerlandais aux Pays-Bas	36.19 %	9 %	aux Pays-Bas
Transporteurs allemands aux Pays-Bas	39.53 %		
Transporteurs néerlandais aux Pays-Bas	36.19 %	22 %	aux Pays-Bas
Transporteurs britanniques aux Pays-Bas	44.01 %		
Transporteurs allemands en Allemagne	41.74 %	10 %	en Allemagne
Transporteurs néerlandais en Allemagne	38.11 %		

Les différences sont calculées par rapport au TMEP le plus bas.

Le troisième écart par ordre décroissant d'importance est celui qui sépare les transporteurs britanniques et français opérant au Royaume-Uni (11 pour cent). Il serait sans doute significatif si le Royaume-Uni était intégré dans le système monétaire européen, mais le rapport entre la livre et l'euro a, dans les circonstances actuelles, beaucoup plus d'importance. La force affichée par la livre et la faiblesse relative accusée par l'euro en 1999 ont largement contribué à augmenter les importations en provenance de la France et à comprimer les exportations à destination de ce pays. Les transports continuent dans leur très grande majorité à être confiés à des transporteurs du pays d'origine des marchandises, malgré la liberté que l'achèvement du marché unique a introduite dans le monde des transports depuis juillet 1998. Il s'en suit que dans les conditions actuelles, les exportations françaises à destination du Royaume-Uni sont normalement acheminées par des transporteurs français qui peuvent ensuite proposer d'emporter du fret de retour à des prix que les transporteurs britanniques sont incapables d'égalier, par suite non pas d'une inégalité des coûts, mais du déséquilibre des courants d'échanges et, partant, de l'atonie du marché des transports internationaux pour les entreprises britanniques.

Il est difficile de cerner ce qu'implique la forte inégalité du poids (différence de 21 pour cent) dont la fiscalité pèse sur la compétitivité des transporteurs britanniques, d'une part, et espagnols, d'autre part, opérant en France. Une telle concurrence n'a sans doute que peu d'occasions de s'exprimer et devrait être étudiée au niveau de certains marchés particuliers, celui par exemple du transport de la marée au départ des ports français où des chalutiers britanniques et espagnols débarquent leurs prises. Une telle étude sort toutefois du champ du présent rapport.

Le tableau 2-VI va dans ce sens et propose quelques comparaisons multiples. Il est une fois de plus malaisé de se prononcer sans ambiguïté sur l'impact des différences sur les marchés des transports en l'absence de chiffres relatifs à des marchés qui couvrent tous les aspects de la compétitivité. Il serait ainsi intéressant d'étudier la desserte de l'hinterland du port de Rotterdam pour se demander si les transporteurs espagnols y sont avantagés par rapport aux autres transporteurs non néerlandais étant donné que le TMEP est aux Pays-Bas même moins élevé pour les transporteurs espagnols que pour leurs collègues du cru. Il serait de même intéressant de savoir si la forte inégalité des TMEP valables pour les transporteurs suisses et ceux d'autres nationalités se répercute sur la concurrence qui s'exerce sur le marché des transports du Sud de l'Allemagne. L'ampleur même de l'inégalité des TMEP plaide en faveur de l'utilité d'une telle étude.

Tableau 2-VI. **Différence (en pour cent) entre les TMEP de quelques groupes de transporteurs**

Nationalité des transporteurs	TMEP	Différence (en pour cent) entre les TMEP	
Transporteurs britanniques au Royaume-Uni	51.54 %	17 %	au Royaume-Uni
Transporteurs français au Royaume-Uni	46.47 %		
Transporteurs néerlandais au Royaume-Uni	43.96 %		
Transporteurs néerlandais en France	43.59 %	21 %	en France
Transporteurs français en France	47 %		
Transporteurs britanniques en France	51 %		
Transporteurs espagnols en France	42.06 %		
Transporteurs néerlandais en Espagne	40.80 %	12 %	en Espagne
Transporteurs espagnols en Espagne	39.46 %		
Transporteurs français en Espagne	44.25 %		
Transporteurs néerlandais aux Pays-Bas	36.19 %	25 %	aux Pays-Bas
Transporteurs allemands aux Pays-Bas	39.53 %		
Transporteurs britanniques aux Pays-Bas	44.01 %		
Transporteurs français aux Pays-Bas	40.97 %		
Transporteurs espagnols aux Pays-Bas	35.16 %		
Transporteurs allemands en Allemagne	41.74 %	38 %	en Allemagne
Transporteurs français en Allemagne	42.23 %		
Transporteurs suisses en Allemagne	30.33 %		
Transporteurs néerlandais en Allemagne	38.11 %		

Les différences sont calculées par rapport au TMEP le plus bas.

2.5. INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LES INFRASTRUCTURES (TRANSFERTS COMPTABLES) ET AIDES À LA COUVERTURE INTÉGRALE DES COÛTS SOCIAUX

L'analyse se termine par une étude des aides et des transferts. Les transferts constitués par les investissements publics dans les infrastructures peuvent être inférés des comptes routiers (ainsi que de comptes ferroviaires spécialement « construits » pour les besoins de la cause).

Des recherches empiriques² ont démontré qu'en Europe occidentale, le coût du capital investi dans les infrastructures routières est en moyenne égal à 1.3 fois le montant des dépenses courantes. Le taux des transferts comptables, c'est-à-dire de la différence entre les recettes imputées tirées de la taxation du transport de marchandises (calculées par la méthode décrite ci-dessus) et le coût des infrastructures (avec prise en compte du coefficient de 1.3) imputable au secteur du transport de marchandises, a été calculé sur cette base pour chaque pays. Il a été décidé toutefois de se limiter dans l'analyse à une moyenne européenne pour obvier aux fortes variations du taux des transferts comptables qu'une analyse effectuée pays par pays sur la base de chiffres nationaux risquerait de faire apparaître. Une telle analyse permettrait d'évaluer le taux de couverture soit des dépenses routières par d'autres recettes (transferts comptables positifs), soit des dépenses effectuées dans d'autres domaines par le produit des taxes et redevances prélevées sur le transport de marchandises par route (transferts comptables négatifs). Dans le cas présent, le transfert positif nécessaire pour couvrir les coûts d'investissement des infrastructures routières a été estimé à 23 pour cent sur la base du ratio empirique de 1 à 1.3.

Les transferts ont ensuite été redéfinis et sont devenus la différence entre les recettes imputées tirées de la taxation du transport de marchandises et celles qu'elles pourraient être avec un régime fiscal efficient. L'analyse présentée dans la section 1.2.4 (Distorsions fiscales et financières entraînées par les dysfonctionnements du marché) et les conclusions des recherches qui y sont évoquées portent à poser en hypothèse que la tarification au coût social marginal, une tarification qui implique celle de la plupart des externalités, générerait des recettes égales à quelque 150 pour cent du coût des investissements dans les infrastructures. La proportion ne pouvant que varier, dans une mesure qui risque d'être significative, d'un pays à l'autre, la différence n'a été calculée que par rapport à une valeur cible valable pour l'ensemble de l'Europe (moyenne des neuf pays étudiés).

L'analyse pourrait se faire au niveau national si l'on disposait de données nationales satisfaisantes sur les coûts externes imputables aux différents types de véhicules et d'infrastructures. Il serait alors possible d'évaluer les distorsions (prélèvements fiscaux excédant les coûts non couverts) engendrées par les différents régimes fiscaux auxquels le transport de marchandises par route est soumis. Les méthodes d'analyse existantes et les données disponibles dans bon nombre des pays étudiés devraient permettre de pousser l'analyse à ce niveau.

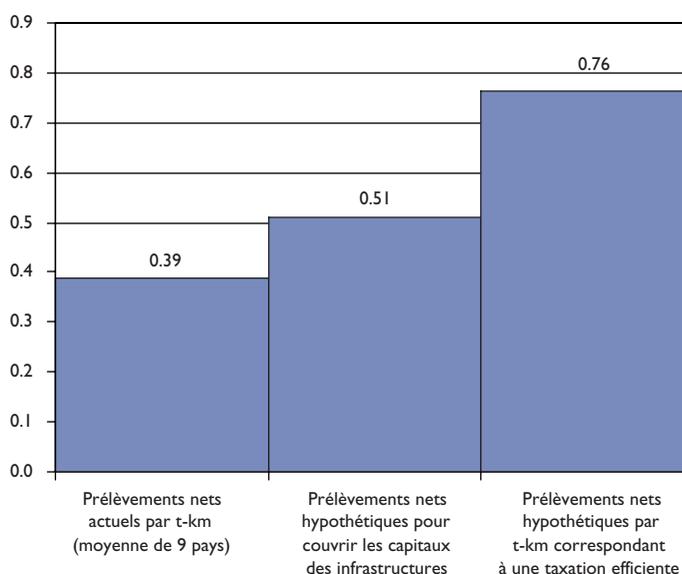
Le tableau 2-VII et la figure 2.7 mettent en parallèle les prélèvements, exprimés en € cents par tonne/kilomètre, qui grèvent actuellement les transports et ceux a) qui permettraient de couvrir intégralement le coût des investissements dans les infrastructures et b) auxquels aboutirait un régime fiscal rationnel (couverture intégrale du coût social marginal). Les chiffres montrent que les taux nets de prélèvement actuels devraient être majorés d'un tiers pour atteindre le premier objectif et doublés pour atteindre le second.

Il serait nécessaire (cf. sup.) de réaliser des analyses plus détaillées par pays pour pouvoir évaluer le chemin qui reste à parcourir dans chacun d'eux pour optimiser leur régime fiscal. Il convient de souligner que l'internalisation ne se ramène pas à la seule perception de taxes et redevances égales aux coûts et qu'il est nécessaire, si ce n'est plus important encore, de structurer les charges de telle sorte qu'elles portent les opérateurs économiques à réduire leurs coûts externes.

Tableau 2-VII. **Montant des prélèvements nets à la tonne/kilomètre, montant nécessaire à la couverture intégrale du coût des investissements dans les infrastructures et montant des prélèvements imposés par un régime fiscal rationnel englobant les coûts externes**

	Prélèvements nets actuels (€ cents par tkm)	Prélèvements nets (€ cents par tkm) propres à dégager des recettes égales au coût des investissements dans les infrastructures	Prélèvements nets (€ cents par tkm) propres à dégager, dans un contexte de tarification optimale, des recettes suffisantes pour couvrir tous les coûts
Base de calcul	Dépenses imputées	130 pour cent des dépenses imputées	150 pour cent des dépenses imputées
Moyenne pour l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Suisse	0.39	0.51	0.76

◆ Figure 2.7. **Rapport entre les prélèvements nets actuels et les prélèvements imposés par un régime fiscal rationnel (€ cents/tkm)**



Source : CEMT, 2000.

2.6. UTILISATION DES INDICATEURS

La description des structures fiscales, l'établissement des comptes financiers (recettes et dépenses) et l'intégration des facteurs de production (structure des intrants) font ressortir les disparités des régimes fiscaux auxquels le transport de marchandises par route est soumis dans les différents pays étudiés. Ces différences restent ce qu'elles sont, c'est-à-dire ne deviennent pas des

distorsions, tant qu'il n'a pas été établi de relation avec une tarification optimale assise sur les coûts sociaux marginaux.

Les différences recherchées portent sur :

- les prélèvements nets (à la tonne/kilomètre),
- la structure des prélèvements fiscaux et territoriaux,
- les facteurs de production (travail, capital et fiscalités respectives),
- les conditions de prélèvement à la marge (tous facteurs et prélèvements confondus),
- les transferts comptables et leurs effets sur les prélèvements à la marge,
- les recettes dégagées par une fiscalité rationnelle et leurs effets sur les prélèvements à la marge.

Le tableau 2-VIII dresse la liste des indicateurs qui conviennent pour les différentes questions examinées. L'efficacité du niveau de taxation est une question à laquelle seule la prise en compte des coûts sociaux marginaux permet de répondre.

Tableau 2-VIII. **Liste des questions à examiner et de leurs indicateurs**

Question à examiner	Indicateur des taxes et redevances levées dans le transport			
	Degré de nationalité / territorialité nette	Taxation	TMEP	Transferts
Impact de la fiscalité sur la <i>compétitivité</i> internationale des transporteurs	✓		✓	
Efficacité de la <i>structure</i> des prélèvements	✓			
Efficacité du <i>niveau</i> des prélèvements		✓*		✓*
Équité intermodale				✓*
Impact de la fiscalité sur la compétitivité relative des entreprises grandes consommatrices de transport		✓	✓	
Impact de la fiscalité sur l'environnement	✓	✓	✓	✓*

* Uniquement en cas d'utilisation pour les besoins d'une comparaison avec les coûts sociaux marginaux

NOTES

1. Les TMEP sont donnés par l'équation $T = (1 + t_l)^{\alpha L} \times (1 + t_k)^{\alpha K} \times (1 + t_c)^{\alpha G} - 1$, dans laquelle t représente le taux de taxation et α la part du facteur en cause.
2. INFRAS/IWW 1995 : Effets externes du transport, publié par l'UIC, 1995, Paris.

Chapitre 3

**NIVEAU ABSOLU DES TAXES ET REDEVANCES
ET STRUCTURES FISCALES CORRESPONDANTES**

Le troisième chapitre fait le point sur le niveau des différentes taxes et redevances qui grèvent le transport de marchandises par route dans plusieurs pays européens pour pouvoir ensuite les comparer. Quoiqu'il ne soit pas possible de tirer des enseignements intéressants de la comparaison de leurs montants absolus, les structures fiscales qui s'en dégagent ne sont pas sans importance.

3.1. MÉTHODE

Le chapitre 3 dresse l'inventaire de toutes les taxes et redevances (sur les véhicules, le gazole, l'utilisation des routes, etc.) qui frappent le transport de marchandises par route dans plusieurs pays européens (3.1.1). Ces taxes et redevances sont ensuite réparties en catégories sur la base de critères territoriaux et économiques (en allant des purement fiscales aux plus marchandes) (3.1.2) avant d'esquisser une structure fiscale générale (3.1.3).

3.1.1. Inventaire

L'établissement d'un inventaire est la première chose à faire avant d'analyser la structure et le niveau des prélèvements. Cet inventaire doit englober toutes les taxes et redevances qui frappent le transport de marchandises par route, c'est-à-dire les taxes sur les véhicules, les accises sur le gazole, les droits d'usage des infrastructures tels que les vignettes et les péages, la TVA, etc. Les données, toutes tirées de sources officielles, portent sur tous les pays étudiés (Suisse, France, Allemagne, Autriche, Royaume-Uni, Espagne, Pays-Bas et, jusqu'à un certain point, Belgique et Italie). Pour chaque taxe et redevance, on a relevé :

- la base d'imposition (véhicule, gazole, utilisation des infrastructures) ;
- le montant acquitté (par année, par kilomètre, par litre, etc.) ;
- l'affectation du produit des prélèvements (budget de l'Etat, autres budgets, infrastructures, etc.) ;
- les modalités de paiement (période couverte, tronçon de route, pont, etc.) ;
- la TVA sur le gazole et les péages ;
- les remboursements, réductions ou exemptions de la TVA ;
- les recettes générées.

Les données ont été tirées du rapport final d'Ecosys intitulé « Redevances sur le trafic routier lourd en Europe » (1998)¹.

3.1.2. Répartition en catégories

Pour les besoins de la comparaison, toutes les taxes et redevances inventoriées ont été réparties, sur la base de critères économiques, en quatre catégories allant des purement fiscales aux plus marchandes :

- *Prélèvements purement fiscaux.* Ces prélèvements sont purement fiscaux parce qu'ils sont assis sur la possession d'un véhicule, sans tenir compte du lieu ou de la durée d'utilisation de ce véhicule. Comme ils sont dus dans le pays d'immatriculation du véhicule, ces prélèvements ont une dimension nettement « nationale ».
- *Accises sur le gazole.* Quoiqu'elles soient étroitement fonction de l'usage des véhicules, elles ne sont que faiblement liées au territoire : les camions peuvent faire le plein dans un pays A et circuler sur les routes du pays B voisin.
- *Prélèvements forfaitaires.* Redevances d'usage des infrastructures (calculées par jour, par année, etc.) telles que l'Eurovignette et la RTPL suisse.
- *Prélèvements.* Redevances d'usage des infrastructures (fixées par tonne, tonne/kilomètre, kilomètre, etc.) telles que les péages de franchissement des ponts, les péages autoroutiers ou la future taxe suisse sur les poids lourds assise sur le poids et le kilométrage. Les péages et les autres prélèvements assis sur la distance ou le poids ont beaucoup en commun avec les prix.

3.1.3. Structures fiscales nationales

Ce système de classification peut être utilisé pour comparer les structures nationales de taxation du transport de marchandises par route. La structure fiscale est modélisée sur la base des recettes annuelles générées dans chaque pays par chaque catégorie de prélèvements. Les recettes tirées de chaque catégorie, considérée comme une source distincte de recettes, sont ensuite exprimées en pour cent de l'ensemble des recettes générées par le transport de marchandises par route dans le pays en cause. Une structure fiscale peut être représentée par la formule suivante :

$$\text{Recettes de la catégorie en cause} / \text{produit total de tous les prélèvements} \times 100$$

3.2. RÉSULTATS

3.2.1. Inventaire

Le tableau 3-I indique la nature et le montant des taxes et redevances prélevées dans plusieurs pays européens. Il montre que :

- tous les pays lèvent des taxes (par exemple des taxes sur les véhicules) de nature fiscale (nationale). Les propriétaires des véhicules doivent les acquitter dans le pays d'immatriculation, sauf les Suisses qui doivent payer une fraction de la taxe française à l'essieu par jour passé en France ;
- tous les pays lèvent des accises sur le gazole ;
- tous les pays font acquitter des droits très variés d'usage des infrastructures. La France, l'Italie et l'Espagne perçoivent des péages sur les autoroutes et sur les ponts ainsi que dans les tunnels et les cols ; l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique (de même que le Danemark, la Suède et le Luxembourg) ont l'Eurovignette ; le Royaume-Uni fait payer le passage de plusieurs ponts et tunnels ; la Suisse perçoit des péages au passage de certains cols et impose l'achat de la vignette RTPL qui cédera bientôt la place à la taxe sur les poids lourds ;

l'Autriche prélève une taxe appelée StraBA ainsi que des péages au passage de quelques tunnels et cols et impose l'achat d'une vignette autoroutière ;

- aucune taxe ou redevance n'internalise expressément les coûts environnementaux ou d'autres coûts sociaux ;
- les possibilités de remboursement, de réduction et d'exemption sont multiples et vont du remboursement de la TVA à l'exonération pure et simple.

Tableau 3-I. **Taxes et redevances prélevées sur le transport de marchandises par route (en euros) en 1998**

Prélèvements	Type	Pays								
		CH	F	D	A	UK	E	NL	CZ	B
Taxe sur les véhicules (euros/année)	Taxe	1555	793 taxe à l'essieu	1890 Euro I	2738	7011	592	955	1166	1132
Accises sur le gazole (euros/l)	Droits d'accises	0.47	0.37	0.32	0.28	0.63	0.26	0.31	0.99	0.29
Eurovignette (euros/année) B,NL,D,L,DK,S	Forfaitaire	–	–	1256	–	–	–	1256	–	1256*
Autres vignettes (euros/année)	Forfaitaire	2488 RTPL*	598**	–	1214 StraBA°	–	–	–	106	–
Péages auto-routiers (euros/km) (moyenne)	Calcul sur la base de la distance	–	0.17	–	–	–	0.16	–	–	–
Péages de franchissements des ponts et des tunnels (euros)	Calcul sur la base de la distance	112 Gd St Bernard	143 Mt Blanc	–	109 Brenner	3.36 Pont de Dartford	20 Cadi	–	–	–
Autres redevances d'usage (euros/100 t-km)	Calcul sur la base de la distance et du poids	1.42 HVF°°	–	–	–	–	–	–	–	–
TVA sur le gazole (pour cent)	Taxe	6.5	20.6	16	20	17.5	16	17.5	22	21
TVA sur les péages (pour cent)	Taxe	–	6	–	–	–	16	–	–	–
Remboursements de la TVA	Remboursement	✓	✓ pas de remboursement de la TVA sur les péages	✓	✓	✓	✓	✓	✓°°°	✓
Réductions	Réduction	✓ réduction de la RTPL pour les camions suisses	✓ réduction de la taxe à l'essieu pour les camions français	–	–	–	–	–	✓	–

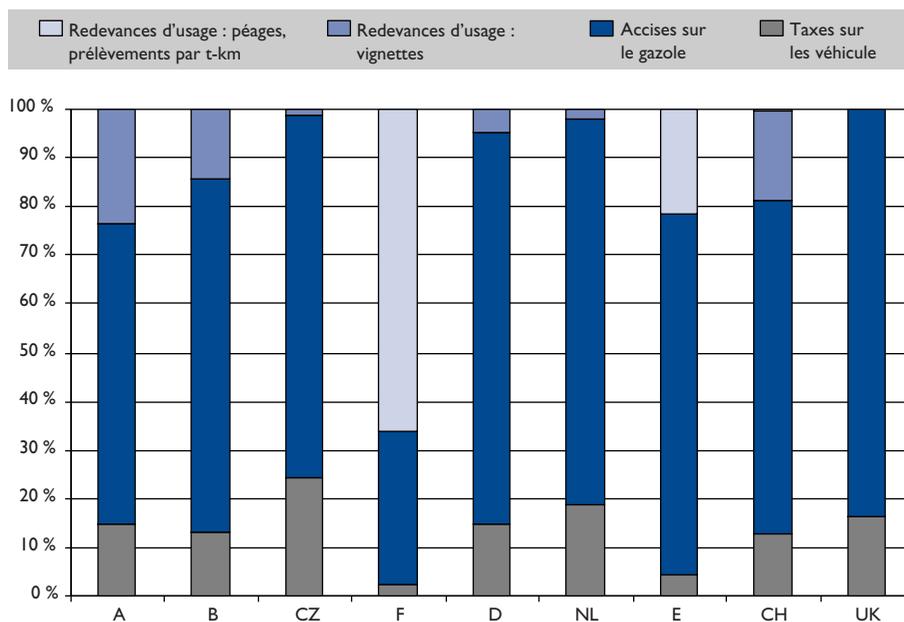
Source : d'après le rapport final d'Ecosys "Redevances sur le trafic routier lourd en Europe (1998). * Vignette annuelle obligatoire pour tous les véhicules immatriculés en Belgique. ** Uniquement en cas de non paiement de la taxe à l'essieu. *** Sera remplacée par une taxe assise sur le poids et la distance (cf. supra). ° Vignette pour les véhicules de plus de 12 tonnes (872 euros/année). °° Phase initiale (2001-2004), période pendant laquelle le poids maximum en charge autorisé sera limité à 34 tonnes en Suisse et uniquement pour les véhicules lourds de la classe 3 (véhicules les moins polluants). °°° Pas de remboursement pour les camions tchèques circulant à l'étranger.

3.2.2. Similitudes et dissemblances des structures fiscales européennes

La figure 3.1 compare les structures fiscales en ventilant la charge fiscale du transport de marchandises par route par catégorie de prélèvements. Les différences qu'elle met en évidence peuvent être évaluées à la lumière des propositions formulées par la Commission européenne dans son livre vert (COM (95) 691) où elle engage à faire passer la fiscalité du transport de marchandises par route du stade des prélèvements de nature purement fiscale à celui des prélèvements plus marchands tels que les redevances d'usage des infrastructures routières. Le tableau révèle que :

- les accises sur le gazole représentent une large part des recettes dans tous les pays, sauf en France ;
- les péages autoroutiers « (prélèvements) » constituent la principale source de recettes en France ;
- la part des recettes tirées de la vignette (prélèvements forfaitaires) par la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, les Pays-Bas et la Belgique et de la taxe sur les véhicules par tous les pays varie très nettement d'un pays à l'autre ;
- le Royaume-Uni occupe une position à part en ce sens qu'il n'a guère de prélèvements forfaitaires et autres.

◆ Figure 3.1. **Ventilation des charges fiscales supportées par le transport de marchandises par route en Europe par source de recettes**
(hors péages de franchissement des ponts et des cols)



Source : CEMT, 2000.

3.3. CONCLUSIONS

L'inventaire des taxes et redevances prélevées en Europe sur le transport de marchandises par route montre que les structures fiscales formées par leur produit accusent à la fois des similitudes et des dissemblances. Ces différences ne peuvent pas, à ce stade de l'analyse, être qualifiées de distorsions parce qu'il n'y a pas encore d'optimum de référence.

L'inventaire ne permet pas de comparer la nature ou le montant d'une taxe ou d'une redevance prélevée dans un pays avec celui d'une taxe ou redevance semblable ou différente prélevée dans un autre pays. Il est ainsi, à ce stade de l'analyse, impossible de tirer un enseignement quelconque d'une comparaison de la RTPL suisse (forfaitaire) avec les péages autoroutiers français (redevances d'usage des infrastructures).

Il est nécessaire de pousser l'analyse plus avant pour mieux cerner et quantifier les points communs et les inégalités des régimes fiscaux du transport de marchandises par route.

NOTE

- I. Redevances sur le trafic routier lourd en Europe : comparabilité et possibilités d'harmonisation. Ecosys, pour SET, Federal Department for transport, Communications, Energy and Environment, 1998.

Chapitre 4

**TAXATION NETTE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
PAR ROUTE ET STRUCTURES TERRITORIALES
NATIONALES CORRESPONDANTES**

Ce quatrième chapitre analyse, pour passer au deuxième stade de la comparaison des taxes et redevances qui pèsent sur le transport de marchandises par route, les montants nets payés (au total ou à la tonne/kilomètre) dans les pays étudiés en tenant compte de toutes les restitutions, réductions et autres exemptions portant sur la TVA, les caractéristiques des véhicules, le transit, etc. Les montants nets ont été calculés en faisant la somme des prélèvements acquittés à l'occasion de certains transports types effectués dans les différents pays. Les structures territoriales qui s'en dégagent permettent d'appréhender les similitudes et les dissemblances des taxations nettes des différents pays.

4.1. MÉTHODE

La taxation nette est la somme des taxes et redevances acquittées par un camion de 40 tonnes parcourant un trajet de 500 km sur les routes du pays où il est immatriculé (ces trajets sont décrits en détail dans l'annexe II). Une structure territoriale a été établie pour chaque pays sur la base du critère géographique présenté dans le chapitre 2. Les catégories de prélèvements peuvent se définir comme suit :

- Prélèvements nationaux tels que la taxe sur les véhicules ;
- Prélèvements faiblement territoriaux tels que les accises sur le gazole ;
- Prélèvements modérément territoriaux tels que les redevances forfaitaires d'usage (Eurovignette, etc.) ;
- Prélèvements fortement territoriaux tels que les droits d'usage modulés en fonction de la distance parcourue et / ou du poids du véhicule.

La structure territoriale est le reflet de la distribution territoriale (%) des taxes et redevances acquittées à l'occasion du transport type. La distribution se fonde sur la fraction de la somme des taxes et redevances acquittées représentée par chaque catégorie de prélèvements.

Des trajets types, ventilés par nationalité du transporteur, ont également été établis. Ils s'appuient sur deux itinéraires internationaux. L'itinéraire n°1 relie Manchester à Milan, en passant par Reims, Stuttgart et Bâle ; l'itinéraire n°2 relie Manchester à Saragosse, en passant par Rotterdam, Munich et Zurich. Tous les trajets effectués se distinguent dès lors par la seule nationalité des transporteurs. Ces itinéraires types sont définis au paragraphe 4.1.2 ; les calculs et d'autres informations plus détaillées figurent dans l'annexe.

Les calculs fondés sur les *trajets nationaux types* permettent d'appréhender, sous forme chiffrée, la territorialité des différents régimes fiscaux européens. Les calculs basés sur les *trajets*

internationaux types permettent de cerner l'incidence « fiscale » de la nationalité sur un seul et même trajet routier international.

4.1.1. Transports intérieurs types

La formule adoptée permet de calculer le montant net des taxes et redevances acquittées en effectuant un transport type dans chacun des pays étudiés tandis que le chapitre 3 traite des recettes annuelles générées par ces prélèvements. Le transport type est un transport effectué par un camion de 40 tonnes¹ parcourant un trajet quelconque de 500 kilomètres sur les routes de son pays d'immatriculation. Les péages de franchissement des ponts, tunnels et cols ne sont pas pris en compte et dans les pays à péages (France et Espagne), les routes à péages ne sont censées représenter que la moitié du trajet total (soit 250 kilomètres).

Les calculs donnent :

- la taxation nette (somme des taxes et redevances acquittées) du transport type dans chaque pays,
- la taxation nette à la tonne/kilomètre du transport type dans chaque pays,
- la structure fiscale territoriale de chaque pays, c'est-à-dire la territorialité des différents régimes fiscaux européens.

Les prélèvements fiscaux (taxe d'immatriculation, etc.) ont été calculés par jour plutôt que par kilomètre parcouru. Les droits britanniques d'accises sur les véhicules dus pour le transport type ont ainsi été ramenés à un 360ème de leur montant annuel. (Le résultat serait différent, mais plus exact, en divisant le montant annuel des droits d'accises sur les véhicules par le nombre de kilomètres multiplié par 500, mais il a semblé préférable de prendre les montants dus par jour pour faciliter la suite des calculs parce que la France rembourse à ses transporteurs une fraction de la taxe à l'essieu proportionnelle au nombre de jours passés par leurs camions à l'étranger).

L'annexe II détaille la méthode utilisée pour établir les trajets types et les calculs effectués.

4.1.2. Transports internationaux types

Les transports internationaux types sont au nombre de deux :

- 1) Manchester – Milan (via Reims, Stuttgart et Bâle)
- 2) Manchester – Saragosse (via Rotterdam, Munich et Zurich)

Les véhicules (articulés) de 40 tonnes de poids total en charge autorisé² immatriculés dans les différents pays étudiés sont censés parcourir le même itinéraire, et donc le même nombre de kilomètres, dans le même temps en faisant le plein aux mêmes endroits (tous font leur premier plein au Royaume-Uni et aucun n'a de réservoir supplémentaire). Les taxes, redevances, droits d'usage, réductions, remboursements et exemptions sont calculés sur cette base pour les camions de chaque pays et pour les deux transports types.

Les calculs donnent :

- la taxation nette (somme des taxes et redevances acquittées) en fonction de la nationalité du transporteur sur le trajet international considéré ;
- la taxation nette à la tonne-km en fonction de la nationalité du transporteur sur le trajet international considéré ;
- la structure fiscale territoriale en fonction de la nationalité du transporteur, c'est-à-dire l'incidence fiscale de la nationalité sur un seul et même trajet routier international (les autres composantes territoriales éventuelles étant par ailleurs neutralisées).

L'annexe II détaille la méthode utilisée pour établir les trajets types et les calculs effectués.

4.1.3. Taux de taxation nette à la tonne-kilomètre

La taxation nette à la tonne-kilomètre est une autre grandeur qui permet d'évaluer les similitudes et les dissemblances observables entre les pays. Elle permet plus particulièrement de comparer les transports types sur la base du poids maximum autorisé et, notamment, de comparer la taxation des camions suisses limités à 28 tonnes avec celle des camions de 40 tonnes parcourant les 500 kilomètres types dans les autres pays. (Les calculs ont été effectués sur la base de la « vignette » RTPL suisse). Dans les trajets types internationaux, les camions de 40 t de tous les pays traversent la Suisse (les calculs prennent dès lors en compte la nouvelle redevance RPL assise sur le tonnage et le kilométrage qui sera introduite progressivement à partir de 2001 et appliquée intégralement à partir de 2005).

4.2. RÉSULTATS OBTENUS PAR LA MÉTHODE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS TYPES

4.2.1. Taxation nette (montant total) et taux de taxation nette à la tonne-kilomètre

Ces deux grandeurs (tableau 4-1) mettent en évidence certaines inégalités des régimes fiscaux du transport de marchandises. Elles révèlent notamment que :

- le Royaume-Uni et la France se distinguent des autres pays. Les niveaux élevés que la taxation nette y atteint s'expliquent par l'addition, au Royaume-Uni, de droits d'accises relativement lourds à une taxe élevée sur les véhicules et, en France, des péages autoroutiers à des droits d'accises relativement élevés sur le gazole ;
- la Suisse se situe à la 4^e place dans le classement des pays où la taxation nette est la plus forte, mais passe à la 2^e place du classement des taux de taxation nette à la tonne/kilomètre quand il est tenu compte de la limitation du poids autorisé à 28 tonnes.

Tableau 4-1. **Taxation nette (montant total)
et taux de taxation nette à la tonne-kilomètre en 1998**

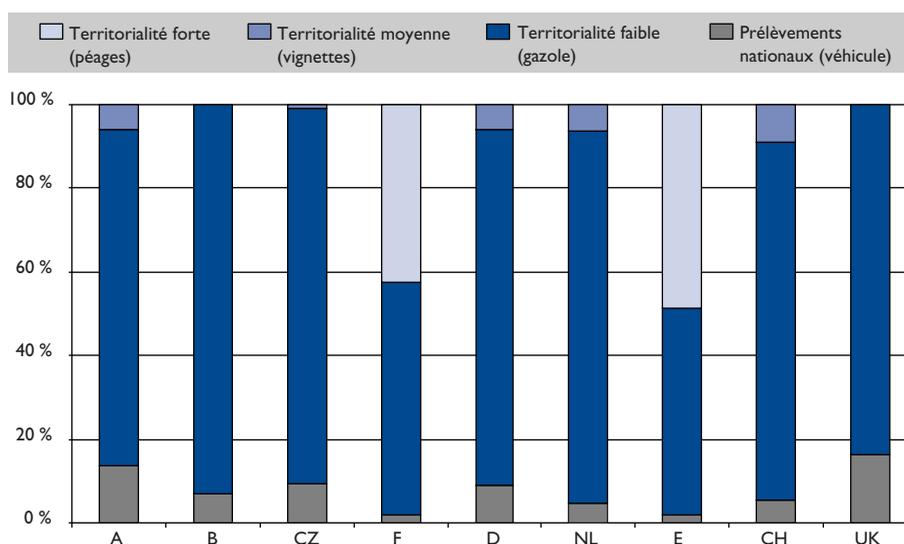
Pays	Trajets types nationaux	
	Taxation nette/montant total (500 km, 40t) [Euros]	Taxation nette/tkm [€ cents]
A	56.21	0.2811
B	92.61	0.4601
CZ	34.20	0.1710
F (péages sur 250 km)	105.60	0.5280
D	59.46	0.2973
NL	56.19	0.2810
E (péages sur 250 km)	84.19	0.4210
CH (28 t, RTPL)	77.85	0.5561
UK	120.41	0.6021

4.2.2. Similitudes et inégalités des structures territoriales européennes

La figure 4.1 illustre les structures territoriales nationales obtenues par la méthode des transports intérieurs types. Elle permet de constater que :

- dans tous les pays, les prélèvements faiblement territoriaux (droits d'accises sur le gazole) représentent la plus grande part des taxes et redevances acquittées ;
- en France et en Espagne, les prélèvements les plus territoriaux (péages) sont à égalité avec les droits d'accises sur le gazole ;

◆ Figure 4.1. **Structure territoriale des taxations nettes des transports intérieurs types**



Source : CEMT, 2000.

- les prélèvements nationaux (taxes sur les véhicules) ne représentent qu'une petite partie de la somme des prélèvements dans la plupart des pays, sauf au Royaume-Uni, en Autriche et, dans une moindre mesure, en Allemagne ;
- le Royaume-Uni est le seul des sept pays étudiés où il n'y a pas de redevances d'usage (absence de prélèvements fortement ou modérément territoriaux).

4.3. RÉSULTATS OBTENUS PAR LA MÉTHODE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX TYPES

L'exploitation des résultats obtenus pour les deux trajets internationaux types permet de calculer la taxation synthétique nette (4.3.1.) et les taux de taxation territoriale (4.3.2.) en fonction de la nationalité du transporteur.

4.3.1. Taxation synthétique nette en fonction de la nationalité du transporteur

Les trajets internationaux types se différencient des trajets nationaux types en ce que :

- ils concernent deux itinéraires différents (Manchester-Milan pour le premier et Manchester-Saragosse pour le deuxième) ayant tous deux fait l'objet d'une série de calculs ;
- les camions de 40 tonnes sont autorisés à traverser la Suisse. Deux options sont possibles en ce qui concerne la Suisse : soit appliquer la vignette RTPL existante soit tenir compte de la future RPL. Les résultats obtenus dans le premier cas n'ont été consignés que dans les seules annexes alors que ceux relatifs à l'option RPT figurent à la fois dans le corps du document et dans les annexes ;
- le passage de la RTPL retenue dans les trajets nationaux à la RPL dans les trajets internationaux explique la différence importante entre le taux global des prélèvements obtenu pour l'ensemble des pays et ce même taux obtenu dans le cadre des trajets nationaux types. La RTPL actuelle est appliquée à raison de 4.32 euros par jour. Dans les trajets nationaux types, un transport théorique de 500 km à travers la Suisse est donc facturé à 4.32 euros, au même titre que le volet suisse du trajet international type. En revanche, le taux de la RPL est de 0.0247 CHF/tkm. Le coût d'un transport imaginaire de 500 km en Suisse, effectué par un camion de 40 tonnes, serait dès lors de 307.25 euros et de plus de 100 euros dans le cas du trajet international type transitant par la Suisse ;
- ils n'ont rien de commun avec les trajets nationaux types étant donné que les structures fiscales / territoriales diffèrent et que les deux trajets types aboutissent à des résultats différents puisqu'ils empruntent des itinéraires différents auxquels sont associés des régimes fiscaux/territoriaux différents ;
- l'option RPL donne un taux synthétique de taxation nette plus élevé pour l'ensemble des transporteurs (pour le trajet n°1, un transporteur espagnol acquittera 620,37 % de redevances sur le prix hors taxes du carburant dans l'option RPL et seulement 409,19% dans l'option de la vignette RTPL – voir annexe).

Tous les camions parcourant le même itinéraire et faisant le plein aux mêmes endroits, les seuls facteurs de variation des taux synthétiques de taxation nette sont :

- les taxes et redevances que les camions doivent acquitter dans leur pays d'immatriculation (taxe sur les véhicules) et
- les taxes et redevances nationales que les camions doivent payer à l'étranger en l'absence d'accords bilatéraux (les camions suisses doivent payer une fraction de la taxe française à l'essieu quand ils circulent en France).

Le taux le plus élevé s'applique aux camions britanniques (taxe élevée sur les véhicules), suivis à quelque distance par les camions suisses, autrichiens et allemands, et les taux les plus bas aux camions néerlandais, espagnols et français (la France rembourse aux transporteurs français une partie de leur taxe à l'essieu quand ils effectuent des transports à l'étranger).

Le tableau 4-II donne la taxation effective nette par pays d'immatriculation. Les abréviations de la première colonne ne correspondent pas aux pays traversés tout au long de l'itinéraire mais à la nationalité du transporteur (pays d'immatriculation).

Tableau 4-II. **Taux de taxation nette par t-km et nationalité du transporteur**

Pavillons (nationalité du transporteur)	Trajets internationaux types	
	Taxation nette par tkm* [€ cents]	
	Trajet type n°1 Manchester-Milan	Trajet type n°2 Manchester-Saragosse
A	0.7794	0.6657
B	0.7601	0.6445
CZ	0.8404	0.7155
F	0.7509	0.6322
D	0.7692	0.6545
NL	0.7580	0.6422
E	0.7536	0.6374
CH	0.7839	0.6707
UK	0.8306	0.7222
I	0.7626	0.6473

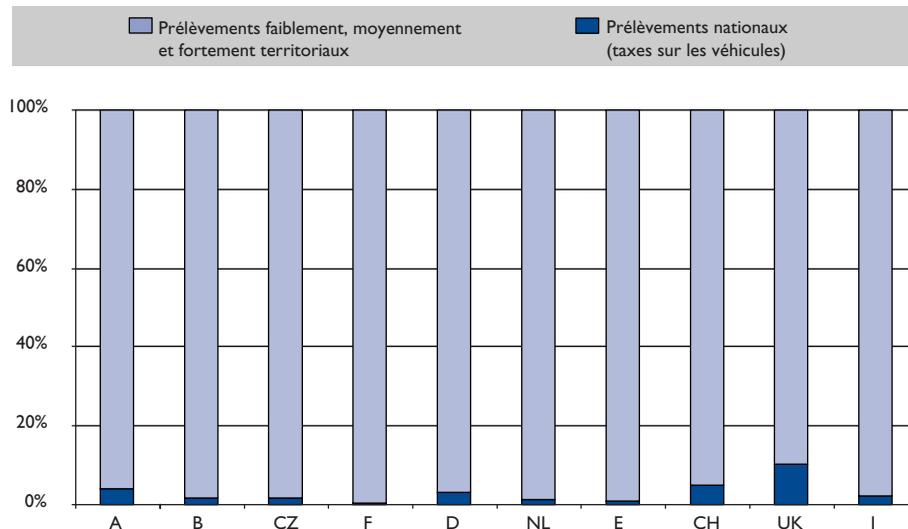
*Hypothèse spécifique : RPLP en Suisse

4.3.2. Degré de nationalité des prélèvements opérés en transport international

Pour les deux trajets types, les taux les plus élevés sont les taux des prélèvements « modérément et fortement territoriaux », suivis de ceux des prélèvements « faiblement territoriaux » (gazole). Dans l'ensemble des pays d'immatriculation, les taux des prélèvements « fortement territoriaux » (péages, RPL) sont beaucoup plus élevés que ceux des prélèvements « modérément territoriaux » (Eurovignette). Les taux des prélèvements « nationaux », en revanche, sont

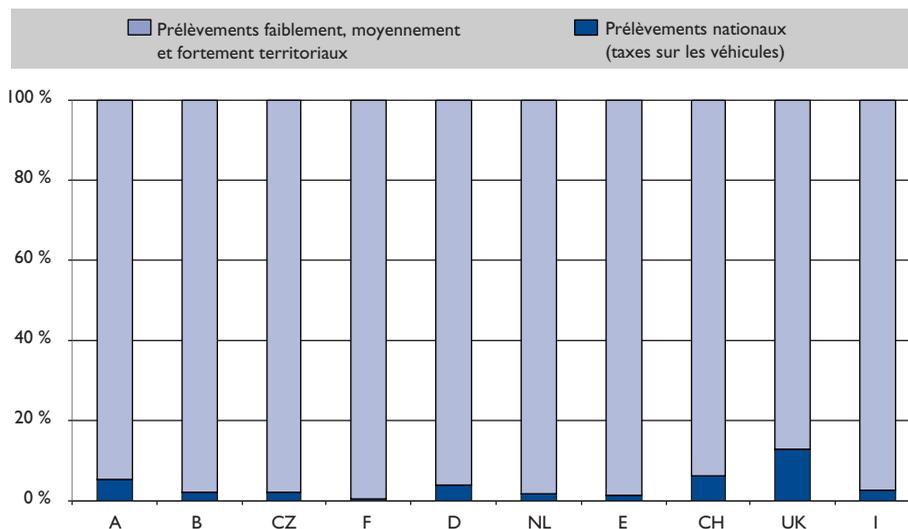
beaucoup plus faibles. Le transport effectué étant cependant le même pour tous les camions, seuls les prélèvements « nationaux » varient (les paramètres territoriaux sont neutralisés et l'élément national se trouve ainsi isolé). Les écarts entre les taux nationaux de taxation nette sont illustrés dans les figures 4.2 et 4.3.

♦ Figure 4.2. **Degré de nationalité des prélèvements opérés en transport international – Trajet n°1 Manchester - Milan**



Source : CEMT, 2000.

♦ Figure 4.3. **Degré de nationalité des prélèvements opérés en transport international – Trajet n°2 Manchester - Saragosse**



Source : CEMT, 2000.

4.4. CONCLUSIONS

Le classement des pays établi sur la base de la taxation nette d'un transport type (40 tonnes, 500 kilomètres, routes du pays d'immatriculation) se modifie quand on prend les taux de taxation nette à la tonne/kilomètre pour base (camion de 28 tonnes en Suisse) et se modifie à nouveau quand d'autres paramètres sont également pris en compte (cf. chapitres 5 et 6).

Le tableau 4-I permet de se faire une idée du poids relatif de chaque prélèvement par t-km pour les trajets internationaux types étudiés. Il montre que :

- le Royaume-Uni sort du lot parce que les taxes et redevances nationales y entrent pour une part relativement grande dans la taxation nette ;
- le Royaume-Uni enregistre le taux de taxation par t-km le plus élevé, suivi par la France, les péages prenant à leur compte l'essentiel des prélèvements ;
- les prélèvements fortement territoriaux atteignent leurs taux les plus élevés en France et en Espagne (péages).

Les transports internationaux types montrent principalement que les taux globaux de taxation ne diffèrent que par leurs composantes nationales. Cela permet de faire une analyse de sensibilité en évaluant les variations de la part des taxes et redevances nationales acquittées à l'occasion d'un même transport effectué par des camions de nationalités différentes. La proportion des prélèvements nationaux est dans tous les pays plus faible que celle des prélèvements plus territoriaux. Cette analyse met l'incidence du régime fiscal du pays d'immatriculation sur la compétitivité de ses entreprises de transport international de marchandises par route clairement en évidence. Les écarts entre les taux de taxation nationale sont le reflet des distorsions existant entre les opérateurs de nationalité différente qui exercent leur activité sur des itinéraires identiques.

Il convient de pousser l'analyse plus avant pour calculer et comparer l'incidence globale de la fiscalité sur la compétitivité des entreprises des différents pays.

NOTES

1. 28 tonnes en Suisse.
2. Les camions de 40 tonnes sont censés pouvoir traverser la Suisse en remplaçant la RTPC existante et la limite de 28 tonnes par la nouvelle RPL et une limite à 40 tonnes (qui sera effectivement en application dès 2005).

Chapitre 5

TAXATION NETTE PAR PAIRE DE PAYS

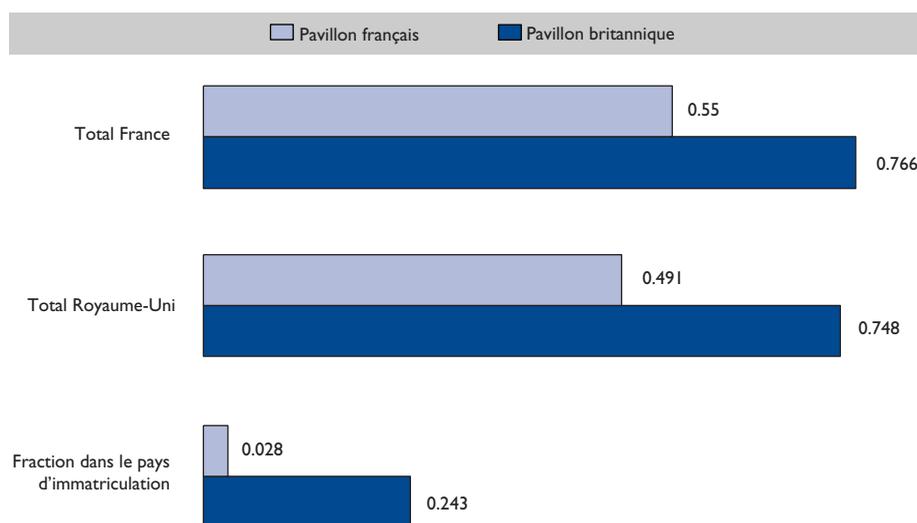
Le présent chapitre analyse les écarts de taxation nette entre pays d'immatriculation. Dans une première phase, des trajets types ont été établis afin de dégager les principales caractéristiques des transports effectués de manière croisée par des camions français et britanniques au Royaume-Uni et en France d'une part, en France et au Royaume-Uni d'autre part. Des trajets types ont également été établis pour d'autres paires de pays voisins et pour des groupes de pays dont les transporteurs opèrent dans des pays spécifiques.

5.1. COMPARAISON UK-FRANCE

Un trajet arbitraire de 200 km a été établi dans chaque pays. On a ensuite fait circuler des camions français et britanniques sur ces deux trajets de 200 km (voir l'annexe pour plus de détails concernant les calculs). Ces nouveaux trajets ont été conçus de telle sorte que les deux trajets combinés de 400 km puissent être effectués en une seule journée, ce qui simplifie les calculs.

La figure 5.1. montre les résultats obtenus pour les camions français et britanniques effectuant l'un et l'autre de ces trajets. Les prélèvements territoriaux varient en fonction du régime fiscal du pays traversé alors que la fraction « nationale » des prélèvements (prélèvement moyen par trajet acquitté) demeure constante.

◆ Figure 5.1. **Trajets croisés effectués par des transporteurs français et britanniques en France et au Royaume-Uni**
(Taxation nette en € cents par t-km)



La fraction nationale française (taxe à l'essieu) est remboursée lorsque le véhicule circule à l'étranger.

Source : CEMT, 2000.

Pour les camionneurs français et britanniques, il est moins onéreux de circuler au Royaume-Uni. En effet :

- Les camions français paient 0,49 cents par tkm au Royaume-Uni et 0,55 cents par tkm en France ;
- Les camions britanniques paient 0,75 cents par tkm au Royaume-Uni et 0,77 cents par tkm en France.

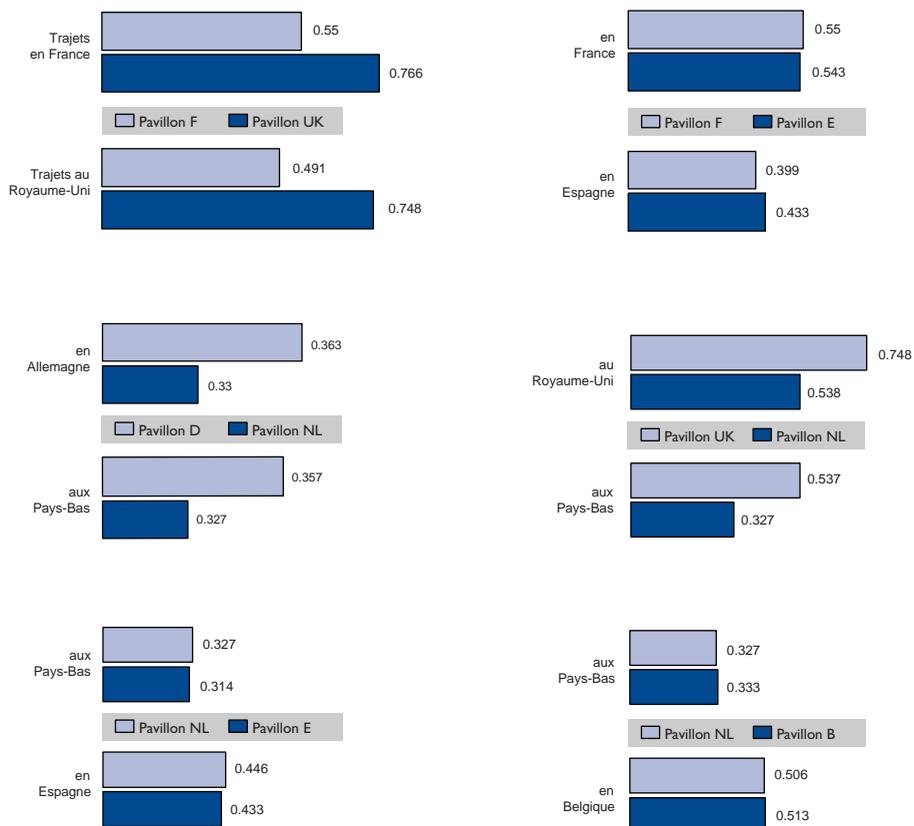
Les camionneurs britanniques acquittent des prélèvements nets plus élevés que leurs homologues français quel que soit le pays dans lequel ils opèrent.

Les prélèvements nationaux sont beaucoup plus élevés pour les transporteurs britanniques (0,24 cents par t-km) que pour leurs homologues français (0,02 cents par t-km). Pour pratiquement l'ensemble des pays, cette fraction est indépendante du pays dans lequel s'effectue le transport. Dans le cas de la France, une partie de la taxe annuelle à l'essieu (équivalent au nombre de jours passés sur des routes étrangères) est remboursée.

5.2. RÉSULTATS GLOBAUX

La figure 5.2. donne les résultats sur une base croisée obtenus pour six paires de pays selon un mode de calcul analogue à l'étude de cas F-UK. Les résultats sont exprimés en cents par tkm (correspondant à la taxation nette). D'une manière générale, et indépendamment du pays dans lequel s'effectue le transport, l'un des deux pays d'immatriculation est moins onéreux en termes absolus (F dans la paire F-RU, NL dans la paire NL-D). L'exception est constituée par la paire E-F : les transporteurs espagnols s'en tirent mieux que leurs homologues français en France alors qu'à l'inverse, les transporteurs français s'en tirent mieux que les transporteurs espagnols en Espagne. Les résultats ne sauraient être exploités directement afin d'évaluer l'incidence de la fiscalité sur la compétitivité étant donné qu'il convient de tenir également compte des taxes sur le travail et le capital, ce à quoi s'attache plus spécifiquement le chapitre 7.

◆ Figure 5.2. **Résultats pour six paires de pays**
(taxation nette en € cents par t-km)



Source : CEMT, 2000.

Chapitre 6

**TAUX EFFECTIFS DE TAXATION
DU COUT MARGINAL DE PRODUCTION (TMEP)
DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE**

Le sixième chapitre analyse l'incidence cumulée des taxes qui frappent divers facteurs tels que le gazole (taux synthétique *ad valorem* de taxation des véhicules et du gazole et redevances d'usage), le travail et le capital, sur le coût marginal du transport de marchandises par route. Tous ces facteurs, ainsi que leur part respective et leur taux de taxation sont mis en équation pour calculer des taux effectifs de taxation à la marge (TMEP) qui quantifient l'incidence de *tous les prélèvements grevant les trois facteurs de production* sur les services de transport de marchandises par route et qui permettent d'établir le taux d'une taxe synthétique unique qui pourrait être levée sur le coût marginal de production du transport routier de marchandises en lieu et place des différents prélèvements existants.

6.1. MÉTHODE

Le calcul des TMEP permet d'exprimer le montant total des prélèvements en pour cent du coût marginal (hors taxes) de production des services de transport de marchandises par route (ce coût est considéré, par hypothèse et dans un souci de simplification, comme étant égal au prix réel de marché de ces services)¹. L'utilisation d'une fonction de coût Cobb – Douglas permet d'arriver à une formule simple qui exprime le taux effectif de taxation de ce coût marginal de production au moyen de deux paramètres fondamentaux, à savoir la *part relative des facteurs* (gazole, travail, capital) analysés et le *taux marginal effectif de taxation de ces facteurs* (taxes effectivement payées). Les calculs permettent de définir les taxes nettes effectives dues sur la production d'une unité supplémentaire de transport de marchandises par route en vertu des régimes fiscaux en vigueur dans le pays où elle est produite.

L'étude ne vise pas à uniformiser les TMEP, ni à faire qualifier les écarts observables entre les TMEP de distorsions. Il convient de pousser l'analyse plus avant afin de comparer les niveaux de taxation sur la base d'hypothèses appropriées et, partant, de se prononcer sur l'existence éventuelle de distorsions. C'est précisément l'objet du chapitre 8.

6.1.1. Estimation d'un taux synthétique de taxation *ad valorem* des véhicules, des carburants et de l'usage des infrastructures

La première étape dans le calcul des TMEP consiste à ramener l'ensemble des taxes sur les véhicules, sur les carburants et sur l'usage des infrastructures à un indicateur synthétique qui peut, par la suite, être mis en équation avec les taux de taxation du travail et du capital grâce à la fonction de coût Cobb-Douglas. Les taux de taxation nette du chapitre 4 sont transformés en taux de taxation *ad valorem* en étant rapportés aux prix nationaux hors taxes du gazole. Il en résulte un taux de taxation *ad valorem* nette effective. Les taux sont « nets » parce que tous les remboursements et toutes les réductions ont été déduits, sont « effectifs » parce qu'ils sont calculés au départ de taux relevés et mesurés au cours de différents transports types et sont « *ad valorem* » parce qu'ils s'expriment sous forme de pourcentage du prix hors taxes du gazole.

Il s'agit en l'occurrence d'une approche « synthétique » qui rapporte les prélèvements perçus en cours de transport à un élément de coût commun, à savoir le prix hors taxes du gazole (un prix qui varie toutefois légèrement d'un pays à l'autre).

Les taux synthétiques de taxation *ad valorem* nette effective ont déjà été calculés pour des transports intérieurs types (effectués par des camions de 40 tonnes parcourant un trajet de 500 km et décrits au chapitre 4 – les calculs et des informations plus détaillées figurent dans l'annexe).

Le taux synthétique « de taxation *ad valorem* nette effective » peut se définir par la formule suivante :

$$\text{Prélèvements nets (euros)/quantité de gazole (litres)/prix hors taxes du gazole (euros/litre) \times 100}$$

Le tableau 6-I donne les taux synthétiques de taxation *ad valorem* nette effective des pays étudiés. Il montre que :

- trois pays sortent du lot, le Royaume-Uni parce qu'il taxe lourdement le carburant et les véhicules alors que le prix hors taxes du gazole y est plutôt bas, la France parce qu'elle prélève de fortes accises sur le gazole et des péages tout en maintenant le prix hors taxes du gazole à un niveau peu élevé et (dans une moindre mesure) l'Espagne parce que le prix hors taxes du gazole y est plutôt bas, mais qu'elle prélève des péages (cf. section 3.2) ;
- les Pays-Bas et l'Autriche, en revanche, ont des taux synthétiques de taxation *ad valorem* nette effective relativement bas.

Tableau 6-I. **Taux synthétiques de taxation *ad valorem* nette effective (transports intérieurs types)**

Pays	Taux de taxation synthétique <i>ad valorem</i> nette effective (trajets nationaux)
A	151 %
B	289 %
CZ	151 %
F	420 %
D	205 %
NL	150 %
E	270 %
CH (28 t)	210 %
UK	457 %

Le passage du stade des taux *ad valorem* à celui des taux de taxation *ad valorem* territoriale permet d'isoler les catégories de prélèvements dont le rapport au prix hors taxes du gazole est le plus ou à l'inverse le moins élevé. Le tableau 6-II donne les taux de taxation *ad valorem* nette effective territoriale des pays étudiés. Il montre que :

- le taux de taxation *ad valorem* nette effective qualifiable de « faiblement territoriale » est celui qui atteint le niveau de loin le plus élevé dans tous les pays étudiés ;

- la Suisse et les Pays-Bas ont un taux de taxation *ad valorem* « modérément et fortement territoriale » un peu plus élevé que leur taux de taxation *ad valorem* « nationale » alors que le rapport s'inverse en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni ;
- le Royaume-Uni a des taux de taxation *ad valorem* des carburants et des véhicules relativement élevés dans les catégories « faiblement territoriale » et « nationale » ;
- la France est à la première place pour le « fortement territorial » et à la seconde pour le « faiblement territorial » tandis que l'Espagne se classe deuxième dans la catégorie « modérément et fortement territorial » ;
- les Pays-Bas et l'Autriche se maintiennent dans l'ensemble dans le bas du classement (mais pas toujours au dernier échelon) pour toutes les catégories ;
- l'Espagne occupe le dernier rang du classement dans la catégorie des prélèvements « nationaux » (la taxe sur les véhicules est peu élevée par rapport au prix hors taxes du gazole) ;
- le Royaume-Uni peut se prévaloir d'un taux zéro dans la catégorie des prélèvements « modérément et fortement territoriaux » puisque le transport intérieur type s'y effectue sans franchissement de ponts à péage.

Tableau 6-II. **Taux de taxation *ad valorem* nette effective territoriale (transports intérieurs types)**

Pays	Taux de taxation <i>ad valorem</i> nette effective territoriale		
	Prélèvements nationaux (véhicules)	Prélèvements faiblement territoriaux (gazole)	Prélèvements moyennement et fortement territoriaux (usage)
A	20 %	121 %	9 %
B	10 %	269 %	11 %
CZ	14 %	136 %	1 %
F	9 %	234 %	178 %
D	18 %	175 %	12 %
NL	7 %	133 %	9 %
E	5 %	133 %	131 %
CH (28 t)	12 %	180 %	19 %
UK	74 %	383 %	0 %

6.1.2. Calcul du taux marginal effectif de prélèvement (TMEP)

La méthode des TMEP a été utilisée dans la présente étude dans le but d'estimer l'effet net exercé par les taxes qui frappent le gazole, le travail et le capital sur le coût marginal du transport de marchandises. Cet exercice d'évaluation se divise en deux phases.

a) Calcul des taxes et redevances les différents facteurs (les chiffres figurent dans les annexes) :

- accises sur le gazole : taux effectifs de taxation *ad valorem* synthétique nette calculés ci-dessus (les taxes sur les véhicules, les accises sur le gazole et les droits d'usage ont été convertis en taux de taxation *ad valorem* nette synthétique sur le prix hors taxes du gazole).
- taxes sur le travail : taxes exprimées en pour cent du coût d'un travailleur moyen de la production, coût dans lequel sont incluses les cotisations des salariés et des employeurs aux régimes de sécurité sociale (chiffres de 1996) (Source : L'Observateur de l'OCDE, n° 214, 1998 (voir section 6.1.4).
- dépréciation et amortissement du capital : application des règles de dépréciation fiscale (prise en compte des déductions en capital - sources nationales) (voir section 6.1.4).

b) Détermination de la part du coût marginal des services de transport de marchandises par route représentée par les taxes qui les grèvent. Il est pour ce faire nécessaire :

- de ramener les transports à un transport (intérieur et international) type (comme cela a été fait dans la présente étude) ;
- d'estimer la part des différents facteurs (voir annexe pour l'inventaire par pays).

6.1.3 Taux marginaux effectifs de prélèvement

En bâtissant une fonction de coût Cobb-Douglas avec le gazole et les autres biens consommables (G), le travail (L) et le capital (K), McKenzie, Mintz et Scharf (1992) sont arrivés à représenter le taux effectif de taxation du coût marginal (T) par la formule suivante :

$$T = (1 + t_L)^{\alpha_L} \times (1 + t_K)^{\alpha_K} \times (1 + t_G)^{\alpha_G} - 1$$

dans laquelle t est le taux marginal effectif de taxation du facteur en cause² et α_L , α_K et α_G sont la part des facteurs gazole, travail et capital dans les coûts totaux. L'équation permet de calculer le taux marginal effectif de taxation en n'utilisant que deux paramètres, en l'occurrence le taux de taxation des différents facteurs (t_L , t_K et t_G) et la part des coûts marginaux imputable à chacun de ces facteurs (α).

6.1.4. Taux de taxation du travail et du capital

Le tableau 6-III résume les taux de taxation du travail et du capital et indique les sources auxquelles ces informations ont été puisées. Le taux de dépréciation du capital est considéré comme l'indicateur le plus approprié de la taxation du capital. On remarquera, en particulier, le niveau élevé des taxes sur le capital au Royaume-Uni de même que le niveau élevé des taxes grevant le travail en Allemagne, en Italie et en France.

Tableau 6-III. **Taux de taxation du travail et du capital dans un certain nombre de pays européens**

Pays	Taux de l'impôt sur le revenu et sécurité sociale ⁽²⁵⁾	Dépréciation / amortissement du capital (%)					
		Route : véhicules				Rail : matériel roulant	
		Poids lourds		Autobus / autocars			
		Taux %	Durée	Taux %	Durée	Taux %	Durée
Suisse	30%	16.16 ⁽³⁾		40 ⁽⁴⁾		7-8 ⁽⁴⁾	
France	50%	12.0 ⁽⁶⁾ 20.0 ⁽⁷⁾		25 ⁽⁷⁾		11.8 ⁽⁸⁾	
Espagne	39%	16.0 ⁽¹⁰⁾	14 ⁽¹⁰⁾	16 ⁽¹⁰⁾	14 ⁽¹⁰⁾	3 ⁽¹⁰⁾	68 ⁽¹⁰⁾
Autriche	42%	17.0 ⁽¹²⁾	6 ⁽¹²⁾	20 ⁽¹²⁾	5 ⁽¹²⁾	4 ⁽¹³⁾	50 ⁽¹³⁾
Allemagne	51%	17.0 ⁽¹⁵⁾	6 ⁽¹⁵⁾	20 ⁽¹⁵⁾	5 ⁽¹⁵⁾	7 ⁽¹⁵⁾ 8.44 ⁽¹⁶⁾	20 ⁽¹⁵⁾
Pays-Bas	44%	14.6 ⁽¹⁷⁾				2-4 ⁽¹⁸⁾	
Royaume-Uni	33%	25.0 ⁽²⁰⁾		25 ⁽²⁰⁾		6 ⁽²⁰⁾	20-30 ⁽²⁴⁾
Italie	51%	20.0 ⁽²²⁾		20 ⁽²²⁾		3-5 ⁽²³⁾	
Rép. tchèque	43%	12.5					

NOTES

(1), (2), (5), (13) supprimés.

(3): Compte national routier, 1996.

(4): Guides to European taxation, volume II, The taxation of companies in Europe, Switzerland-56, no 2.3.4., Deloitte Haskins & Sells, London, 1997.

(6): Compte national routier, 1996.

(7): Guides to European taxation, op cit, France-68, no 2.3.4., 1995.

(8): SNCF.

(9), (11), (14), (19), (21): Etude fiscale de L'OCDE, Base d'imposition du revenu des personnes physiques, Etude comparée, OECD, Paris 1990, p. 80.

(10): taux et durées maxima. Guides to European taxation, op cit, Espagne-43, no 2.3.4., 1997.

(12): le taux allemand ainsi que la durée allemande de l'amortissement du capital sont appliqués par analogie compte tenu des « movable fixed assets », Guides to European taxation, op cit, Autriche-45, no 2.3.4, 1994.

(15): Afa Tabelle.

(16): DBahn.

(17): Dutch NEA.

(18): Guides to European taxation, op cit, Pays-Bas-51, no 2.3.4, 1994.

(20): Guides to European taxation, op cit, Royaume-Uni-55, no 2.3.4, 1997.

(22): La fiscalité des sociétés dans la E.E.E, Jean-Marc Tirard, 3ème édition 1991/1992, p. 187.

(23): Guides to European taxation, op cit, Italie-54-56, no 2.8, 1997.

(24): British Railways Group, 1995/1996

(25): % des coûts de la main d'œuvre calculés sur la base du salaire moyen à la production, y compris les cotisations versées par les employés et les employeurs, 1996, chiffres cités dans Profil de la fiscalité de la zone OCDE, L'observateur de l'OCDE N° 214, p. 28, OCDE, Paris, 1998; RP/GP-Ecosys® Geneva 1998-99.

6.1.5. Calcul des TMPEP

Le tableau 6-IV résume les opérations de calcul des TMPEP nationaux. Les parts des facteurs « travail, capital et gazole » sont issues des études réalisées par les grandes associations de transport routier (IRU et affiliés) ou par les pouvoirs publics.

Tableau 6-IV. **Structure des facteurs, taux de taxation des facteurs et taux effectif net de taxation du coût marginal du transport routier de marchandises dans un certain nombre de pays européens**

	A	B	CZ	F	D	NL	E	CH28t	UK
Part des facteurs :									
Travail	41 %	40 %	27 %	51 %	48 %	39 %	43 %	54 %	47 %
Capital	49 %	50 %	46 %	43 %	44 %	52 %	49 %	40 %	44 %
Gazole, etc.	10 %	14 %	27 %	6 %	8 %	9 %	8 %	6 %	9 %
Taux de taxation :									
Travail*	42 %	56 %	43 %	50 %	51 %	44 %	39 %	30 %	33 %
Capital**	17 %	14 %	12.5%	20 %	17 %	14.6 %	16 %	16.2 %	25 %
Gazole, etc.***	151 %	289 %	151 %	420 %	205 %	150 %	270 %	210 %	457 %
TMEP nationaux	36 %	47 %	49 %	46 %	42 %	34 %	38 %	30 %	47 %

* % des coûts de la main d'œuvre calculés sur la base du salaire moyen à la production, y compris les cotisations versées par les employés et les employeurs, 1996, chiffres cités dans Profil de la fiscalité de la zone OCDE, L'observateur de l'OCDE N° 214, p. 28, OCDE, Paris, 1998.

** Taux de dépréciation ; Guides to European Taxation (The Taxation of Companies in Europe), Deloitte Haskins & Sells, Londres, volumes divers.

*** Taux synthétiques de taxation *ad valorem* nette effective calculés sur la base du prix hors taxes du carburant (transports intérieurs types).

6.2. RÉSULTATS : TMEP VALABLES POUR LES TRANSPORTS INTÉRIEURS TYPES

Les paragraphes qui suivent donnent les TMEP « synthétiques » (6.2.1) et les TMEP territoriaux (6.2.2). La section 6.3. donne les résultats pour les transports internationaux types.

6.2.1. TMEP « synthétiques »

Le tableau 6-V rassemble les TMEP calculés pour les pays étudiés. Il montre que :

- l'écart que les taux à la tonne/kilomètre et les taux *ad valorem* font apparaître entre la France, l'Allemagne et l'Autriche se réduit ici quelque peu tandis que la position de la Suisse est nettement plus tranchée que dans la figure des montants absolus des prélèvements ;
- les TMEP sont maximum dans la République tchèque, au Royaume-Uni et en France parce que, hormis la Rép. tchèque, le Royaume-Uni a les taux d'imposition du capital et de taxation *ad valorem* les plus lourds, et qu'en France, le taux de l'impôt sur le capital est élevé; la République tchèque, en revanche, dispose d'une structure de coût des facteurs très différente des autres pays ; même si les prix hors-taxes du gazole y sont assez similaires, ils pèsent d'un poids beaucoup plus important dans le coût des facteurs. Le taux de taxation du gazole étant analogue à celui pratiqué dans les autres pays, il en ressort un TMEP très élevé pour la République tchèque ;

- les TMEP sont minimum en Suisse, parce qu'elle taxe très modérément le capital et le travail, et en Espagne, parce que les taux de taxation *ad valorem* y sont très bas et les taux de taxation du capital et du travail relativement faibles.

Les prélèvements routiers sont, dans cette perspective, en quelque sorte « pondérés » par les prélèvements que les pays étudiés opèrent sur les autres facteurs (travail et capital). Le tableau donne des pays une image différente de celle qui est tirée de la comparaison des seuls taux des prélèvements routiers. On ne peut se prononcer sur l'incidence de l'inégalité fiscale des pays étudiés sur l'efficacité sans se référer aux hypothèses formulées au chapitre 8.

Tableau 6-V. **Taux marginaux effectifs nationaux de taxation (transports intérieurs types)**

Pays	TMEP nationaux synthétiques
A	36 %
B	47 %
CZ	49 %
F	46 %
D	42 %
NL	34 %
E	38 %
CH	30 %
UK	47 %

6.2.2. TMEP territoriaux

Les TMEP peuvent être désagrégés sur la base des catégories de taxes définies au chapitre 3 en fonction du critère de territorialité. On obtient ainsi :

- des prélèvements nationaux (taxes sur les véhicules);
- des prélèvements faiblement territoriaux (taxes sur les carburants);
- des prélèvements modérément et fortement territoriaux (redevances d'usage des infrastructures).

Les « TMEP territoriaux » sont calculés sur la base de taux *ad valorem* territoriaux. L et K restent inchangés.

Le tableau 6-VI montre que les taxes et redevances « faiblement territoriales » (accises sur le gazole) portent, dans tous les pays, les TMEP à leur niveau le plus élevé. L'impact des droits d'usage (Eurovignette, péages et autres prélèvements « modérément et fortement territoriaux ») est plus fort que celui des prélèvements fiscaux nationaux (taxe annuelle sur les véhicules, etc.) en Suisse, en France, en Espagne et aux Pays-Bas tandis que le contraire est vrai en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni.

Tableau 6-VI. **Taux effectifs marginaux de taxation territoriale dans un certain nombre de pays européens**

Pays	TMEP territoriaux		
	Prélèvements nationaux (véhicule)	Prélèvements faiblement et moyennement territoriaux (gazole, vignettes)	Prélèvements fortement territoriaux (utilisation)
A	27 %	35 %	26 %
B	30 %	46 %	27 %
CZ	21 %	47 %	17 %
F	34 %	43 %	41 %
D	32 %	41 %	32 %
NL	24 %	33 %	25 %
E	24 %	33 %	33 %
CH	23 %	29 %	24 %
UK	33 %	45 %	26 %

6.3. TMEP « SYNTHÉTIQUES » (TRANSPORTS INTERNATIONAUX TYPES) POUR LES DIFFÉRENTS TRANSPORTEURS

Les paragraphes qui suivent analysent les TMEP « *synthétiques* » (6.3.1) et territoriaux (6.3.2).

6.3.1. TMEP « synthétiques »

Le tableau 6-VII donne les TMEP calculés pour le parcours des deux itinéraires types (Manchester – Milan et Manchester – Saragosse) par des camions des diverses nationalités. Les TMEP obtenus pour ces transports internationaux types sont révélateurs du degré de compétitivité relative des camions des différentes nationalités. On constate notamment que les TMEP sont, quel que soit l'itinéraire emprunté, les plus élevés pour les camions allemands, tchèques, britanniques, autrichiens et français. La raison en est que l'Allemagne est le pays qui taxe le plus lourdement le travail, davantage encore que l'Autriche et la France, et que le Royaume-Uni est celui où les taux de taxation du capital et de taxation *ad valorem* atteignent leur niveau le plus élevé. Le chiffre très élevé obtenu pour la République tchèque s'explique par la structure inhabituelle des facteurs de production (part importante des coûts hors taxes du gazole dans les coûts marginaux totaux et taux de taxation du gazole assez proche de celui pratiqué par les autres pays).

Le tableau 6-VII montre que les camions suisses ont le TMEP (de loin) le plus bas, suivis des camions espagnols et néerlandais. La raison en est que les taxes sur le travail se situent à leur niveau le plus bas et la taxation du capital reste légère en Suisse, que l'Espagne taxe relativement faiblement le travail et occupe le second rang à partir du bas sur l'échelle de taxation du capital et de taxation *ad valorem* et que les Pays-Bas ont le taux de taxation du capital le plus bas.

La vignette RTPL ramène les TMEP à des niveaux légèrement inférieurs pour tous les camions (soit 34 pour cent pour la Suisse, 46 pour cent pour la France, etc., dans le cas du transport international type n° 1). Les écarts entre les deux transports internationaux types ne sont pas significatifs.

Tableau 6-VII. **Taux marginaux effectifs de taxation**

Pavillons	TMEP synthétiques suivant les pavillons (RPLP appliquée en Suisse)	
	Trajet international type n°1	Trajet international type n°2
A	51 %	48 %
B	56 %	54 %
CZ	103 %	94 %
F	49 %	47 %
D	52 %	50 %
NL	47 %	44 %
E	45 %	43 %
CH	36 %	35 %
UK	52 %	50 %

6.3.2. TMEP territoriaux

Les tableaux 6-VIII et 6-IX donnent les TMEP territoriaux calculés pour les deux transports internationaux types. Ils montrent que l'impact le plus marqué est celui des « taxes et redevances modérément et fortement territoriales » (Eurovignette, péages, etc.), suivies de près par les accises sur le gazole.

Tableau 6-VIII. **Taux marginaux effectifs de taxation territoriale (transport international type n° 1)**

Pavillons	TMEP territoriaux par pavillon (RPLP appliquée en Suisse)		
	Prélèvements nationaux (véhicules)	Prélèvements faiblement et moyennement territoriaux (gazole, vignettes)	Prélèvements fortement territoriaux (usage)
A	28 %	41 %	45 %
B	29 %	46 %	49 %
CZ	20 %	73 %	74 %
F	33 %	43 %	45 %
D	36 %	45 %	47 %
NL	25 %	39 %	41 %
E	24 %	38 %	40 %
CH	24 %	31 %	32 %
UK	33 %	42 %	44 %

Tableau 6-IX. **Taux marginaux effectifs de taxation territoriale (transport international type n° 2)**

Pavillons	TMEP territoriaux par pavillon (RPLP appliquée en Suisse)		
	Prélèvements nationaux (véhicules)	Prélèvements faiblement et moyennement territoriaux (gazole, vignettes)	Prélèvements fortement territoriaux (usage)
A	28 %	40 %	41 %
B	29 %	45 %	45 %
CZ	20 %	68 %	64 %
F	33 %	43 %	43 %
D	36 %	44 %	44 %
NL	25 %	37 %	38 %
E	24 %	37 %	37 %
CH	24 %	30 %	31 %
UK	33 %	41 %	41 %

6.4. Conclusions

Les TMEP assoient la comparaison des taxes et redevances prélevées sur le transport de marchandises par route sur d'autres bases. La prise en compte de facteurs autres que le gazole, les véhicules et l'usage des infrastructures, en l'occurrence le travail et le capital, donne une image totalement différente de la taxation de ce secteur des transports.

Les TMEP « synthétiques » jettent, du fait de l'inégalité de la taxation du travail et du capital, un jour nouveau sur les régimes fiscaux en vigueur en Europe. Dans le cas par exemple de la Suisse, pays où la taxation nette à la tonne/kilomètre est la plus lourde, la prise en compte de tous les facteurs fait tomber le TMEP à un niveau inférieur à celui qu'il atteint dans tous les autres pays étudiés (dans l'hypothèse du prélèvement de la RTPL actuelle à titre de droit d'usage des infrastructures).

En général, les taux effectifs synthétiques de taxation *ad valorem* nette n'ont qu'une incidence limitée sur la taxation globale telle que l'expriment les TMEP étant donné que le gazole, les péages et les droits d'usage ne représentent qu'une part relativement mineure des coûts du transport de marchandises par route. Les taxes sur le capital et le travail pèsent d'un poids beaucoup plus lourd sur la compétitivité des entreprises de transport international de marchandises par route.

En revanche, la principale exception à la règle est observée dans la République tchèque. Comme c'est le cas dans les autres économies en transition, la structure de la part relative des facteurs s'écarte du schéma typique de l'Europe occidentale. Le gazole y représente en effet 28 % des coûts marginaux hors taxes, alors que ce chiffre varie entre 5 et 8 % dans les autres pays. Les taxes sur le gazole étant, en revanche, fort proches de celles appliquées par les autres pays, les prélèvements « transport » ont un impact considérable sur le coût marginal des transporteurs tchèques. De plus, compte tenu de son statut de pays tiers et de l'absence d'accords bilatéraux, les transporteurs tchèques ne peuvent se faire rembourser la TVA acquittée sur le gazole acheté à l'étranger, à l'inverse des transporteurs de l'Union européenne.

Le cas de la République tchèque met également en exergue le fait que les TMEP ne constituent pas un indicateur direct de la compétitivité. Il convient, en effet, de tenir compte également des niveaux absolus des coûts marginaux hors taxes. Or, pour le travail et le capital, ces niveaux sont sensiblement plus bas dans la République tchèque que dans les autres pays.

Si l'on fait abstraction des résultats obtenus pour la République tchèque, les TMEP européens les plus élevés sont ceux du Royaume-Uni et de la France et les plus bas ceux de la Suisse suivie des Pays-Bas.

Dans le transport international, le tableau est une nouvelle fois différent. Il apparaît dans cette perspective que la charge fiscale qui pèse sur le transport de marchandises par route atteint son niveau maximum en Allemagne, suivie de très près par le Royaume-Uni et l'Autriche et que la pression fiscale reste la plus faible en Suisse et aux Pays-Bas. D'autre part, les transports internationaux types révèlent que les TMEP sont sensibles aux régimes fiscaux nationaux ou plus exactement aux différences observables entre les taxes « nationales » prélevées sur les véhicules, le travail et le capital et insensibles aux prélèvements plus territoriaux, tels que les taxes sur le gazole, les redevances d'usage et les péages.

NOTES

1. Cette façon de procéder s'appuie sur l'analyse réalisée par McKenzie, Mintz et Scharf (1992) pour quantifier les différences existant entre les taxes canadiennes et américaines prélevées sur le transport de voyageurs ainsi que sur l'étude de cas de l'OCDE relative aux taux effectifs de taxation du coût marginal de production des différents modes de transport de marchandises (Pillet, 1998).
2. Il convient de souligner que les taxes qui frappent un facteur se partagent dans les faits entre les producteurs et les consommateurs en fonction de l'élasticité-prix de l'offre et de la demande dont le facteur fait l'objet. Dans un souci de simplification et en raison du manque de données, la taxe est censée être acquittée dans sa totalité par l'utilisateur du facteur.

Chapitre 7

**TAUX MARGINAL EFFECTIF
DE PRÉLÈVEMENT ET COMPÉTITIVITÉ**

L'analyse de l'incidence de la fiscalité sur la compétitivité nous amène à présent à examiner la compétitivité des transporteurs de pays voisins opérant sur leurs marchés réciproques. Les trajets types de 200 km décrits au chapitre 5 pour calculer les prélèvements nets frappant les transports ont été réutilisés pour, cette fois, examiner les TMEP pour des paires de transporteurs immatriculés dans deux pays différents (pays d'immatriculation). Le tableau 7-1 présente les résultats de cet exercice.

L'écart le plus important entre paires voisines a été observé pour les transporteurs britanniques et néerlandais opérant en Hollande, où les TMEP sont plus élevés de 22% pour les premiers. Les transporteurs français et espagnols sont eux aussi confrontés à des différences importantes au niveau de la fiscalité. Sur les deux marchés, les transporteurs français voient en effet leurs TMEP s'établir à un niveau supérieur de 12% à ceux de leurs homologues espagnols.

Ces différences de TMEP ne sont vraisemblablement pas sans influencer sur la compétitivité, même si une analyse spécifique du marché serait nécessaire pour confirmer l'importance de ces différences par rapport à l'influence d'autres facteurs sur la compétitivité. Il ne faut pas oublier, en effet, que d'autres facteurs – dont les coûts hors taxes du travail et du capital, la qualité du service fourni et les taux de change – sont à l'origine des avantages compétitifs observés sur le terrain.

Tableau 7-1. **Différences de TMEP entre paires de pays**

Pavillons	TMEP	Différences de TMEP (%) entre les niveaux de TMEP les plus hauts et les plus bas	
britanniques au Royaume-Uni	52 %	11 %	Au Royaume-Uni
français au Royaume-Uni	46 %		
français en France	47 %	UK/F : 9 % UK/E : 21 % F/E : 12 %	En France
britanniques en France	51 %		
espagnols en France	42 %		
espagnols en Espagne	36 %	12 %	En Espagne
français en Espagne	40 %		
allemands en Allemagne	42 %	9 %	En Allemagne
néerlandais en Allemagne	38 %		

La deuxième différence la plus importante a été enregistrée pour les transporteurs britanniques et français sur le marché britannique (11%). Si le Royaume-Uni faisait partie du système monétaire européen, cela aurait sans doute un impact considérable. Toutefois, dans les circonstances actuelles, la parité livre/euro a une incidence beaucoup plus forte. La vigueur de la livre en 1999 a conduit à une augmentation des importations françaises vers le Royaume-Uni et à une

diminution des exportations britanniques vers la France. Les transporteurs proviennent toujours dans l'immense majorité des cas du pays d'origine des marchandises exportées, et ce en dépit de la liberté conférée par l'application pleine et entière du marché unique au secteur du transport depuis juillet 1998. Dans l'état actuel des choses, les transporteurs français assurent donc en principe l'exportation de marchandises françaises vers le Royaume-Uni. Ils proposent ensuite des tarifs pour le trajet retour sur lesquels les transporteurs britanniques ne peuvent s'aligner, non en raison des coûts mais du déséquilibre des échanges et, partant, de la morosité du marché des transports pour les sociétés de transport britanniques.

L'écart important (21 %) entre l'incidence des taxes sur la compétitivité des transporteurs britanniques d'une part et espagnols d'autre part (voir tableau 7-II) opérant sur le marché français est difficile à apprécier. Les possibilités d'une telle concurrence sont sans doute assez limitées et devraient être examinées à la lumière de marchés spécifiques, tels que les transports effectués au départ de ports français dans lesquels les chalutiers britanniques et espagnols débarquent leurs prises. Un tel examen sortirait toutefois du cadre du présent rapport.

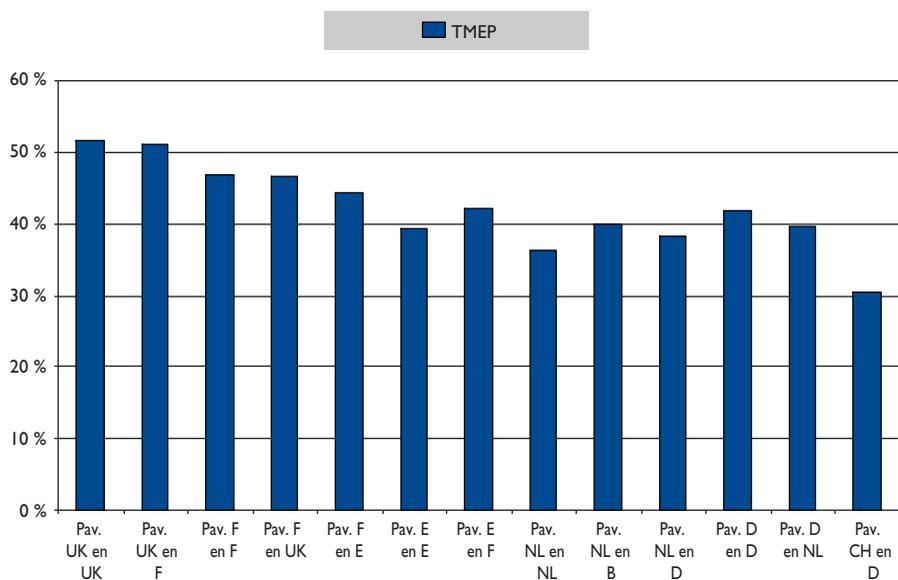
Le tableau 7-II met en évidence ce point et procède à de nombreuses autres comparaisons. Une fois encore, il est difficile de tirer des conclusions définitives quant à l'impact des différences de taxation sur les marchés des transports sans disposer de chiffres rendant compte de la situation sur les marchés spécifiques. Ainsi, il serait intéressant d'examiner les marchés des transports au départ du port de Rotterdam afin, notamment, de voir dans quelle mesure les transporteurs espagnols sont avantagés par rapport à leurs homologues non-néerlandais étant donné que les TMEP applicables aux transporteurs espagnols sont encore plus bas que ceux des transporteurs

Tableau 7-II. **Différences de TMEP observées au niveau de transporteurs opérant dans des pays voisins**

Pavillons	TMEP	Différences de TMEP (%)	
britanniques	51.54 %	17 %	Au Royaume-Uni
français	46.47 %		
néerlandais	43.96 %		
néerlandais	43.59 %	21 %	En France
français	47.00 %		
britanniques	51.00 %		
espagnols	42.06 %	12 %	En Espagne
néerlandais	40.80 %		
français	44.25 %		
néerlandais	36.19 %	25 %	Aux Pays-Bas
allemands	39.53 %		
britanniques	44.01 %		
français	40.97 %		
espagnols	35.26 %	38 %	En Allemagne
allemands	41.74 %		
français	42.23 %		
suissses	30.33 %		
néerlandais	38.11 %		

locaux aux Pays-Bas. Il serait également intéressant d'examiner si l'écart considérable observé au niveau des TMEP entre les transporteurs suisses et les autres transporteurs se traduit par une mise en concurrence sur le marché des transports du sud de l'Allemagne. Les fortes disparités observées au niveau des TMEP donnent à penser qu'une telle recherche pourrait ne pas être inutile.

◆ Figure 7.1. **TMEP par paires de transporteurs (pays d'immatriculation)**



Source : CEMT, 2000.

Chapitre 8

**TRANSFERTS : DÉPENSES PUBLIQUES
D'INFRASTRUCTURES (TRANSFERTS COMPTABLES)
ET COUVERTURE INTÉGRALE DES COÛTS SOCIAUX**

Le présent chapitre examine les transferts et la relation entre ces transferts et la taxation nette en tkm. Les transferts sont définis, dans le présent document, comme étant la différence, quel que soit le pays considéré, entre les dépenses d'infrastructures imputées et les recettes imputées provenant de la taxation du transport de marchandises.

Dans la plupart des pays, sinon dans tous, les coûts d'opportunité générés par la route sont supérieurs aux dépenses annuelles affectées aux infrastructures routières. Des recherches empiriques font ressortir le taux moyen de couverture à 1-1.3¹ pour l'Europe occidentale. Une hypothèse de couverture à 130 % des dépenses annuelles moyennes est donc retenue dans le présent rapport dans la mesure où elle constitue la meilleure approximation disponible pour les coûts d'opportunité de la route (bien que ce chiffre ne s'appuie guère sur des recherches approfondies, il constitue une meilleure approximation qu'un taux de 1 :1 inféré en l'absence de toute correction). Les transferts correspondants sont appelés « transferts comptables » parce qu'ils s'opèrent au départ des comptes routiers nationaux (section du transport de marchandises).

Les transferts peuvent aussi se définir comme étant la différence entre le produit imputé de la taxation du transport de marchandises et les recettes obtenues dans l'hypothèse d'une taxation efficiente ou rationnelle (tarification au coût social marginal complet). Sur la base de l'argument avancé dans la section 1.2.4 (Distorsions fiscales et financières entraînées par les dysfonctionnements du marché) et des résultats de la recherche cités dans cette même section², la tarification au coût social marginal complet – compte tenu donc des externalités – est censée produire des recettes qui, au niveau européen, couvrent à ± 150 % les dépenses d'infrastructures routières. Une deuxième hypothèse, faisant ressortir à 150 % le taux de couverture des dépenses d'infrastructure, est dès lors également retenue.

8.1. MÉTHODE

La présente section réexamine la taxation nette en tkm, dans l'optique d'abord des comptes routiers nationaux (transport de marchandises) et ensuite de la deuxième hypothèse formulée quant à une taxation efficiente.

Les données ont été tirées des comptes routiers nationaux existants ou reconstitués. Les transferts comptables sont ensuite définis par rapport aux dépenses d'infrastructures. L'analyse se poursuit par un examen du niveau de taxation efficient compte tenu des coûts sociaux engendrés par le transport routier de marchandises.

8.1.1. Comptes routiers nationaux (section du transport de marchandises)

Les comptes routiers nationaux mettent les recettes imputées tirées de la taxation du transport de marchandises en regard des dépenses publiques imputées d'infrastructure (section du

transport de marchandises)³. Ces comptes ne portent pas trace de subventions directes, mais il y a dans tous les pays des subventions virtuelles constituées par les « transferts comptables » proportionnels au degré de couverture des coûts vers lequel chacun d'eux tend. Ces transferts peuvent être positifs ou négatifs. Un « transfert comptable » peut se représenter par la formule suivante :

$$\text{Dépenses imputées} - \text{recettes imputées}$$

Le « taux de transfert comptable » s'obtient par la formule suivante :

$$\text{Transfert comptable} / \text{dépenses imputées} \times 100 \text{ (en pour cent)}$$

8.1.2. « Transferts comptables » fondés sur les dépenses d'investissement en infrastructures

Les « transferts comptables » ont été calculés sur la base des dépenses d'investissement en infrastructures, estimées à 130 % des dépenses annuelles moyennes. L'utilisation du lien existant entre les dépenses ordinaires et les dépenses d'infrastructures s'inscrit dans le droit fil de la méthodologie appliquée dans le précédent rapport de l'OCDE, intitulé « Des transports efficaces pour l'Europe ». Les « transferts comptables » sont donc définis comme suit dans la présente étude :

$$\text{Dépenses d'investissement en infrastructures [= 130 \% dépenses imputées]} - \text{recettes imputées}$$

Des taux de transfert comptable ont ainsi pu être calculés pour chaque pays. Il a néanmoins été décidé de limiter l'analyse à un chiffre moyen européen en raison des fortes variations de taux qui seraient mises en évidence par une analyse pays par pays assise sur des données nationales. Le but de cet exercice est de déterminer dans quelle mesure les dépenses routières sont subventionnées par des recettes provenant d'autres sources (transferts comptables positifs) ou, au contraire, dans quelle mesure les recettes tirées du transport de marchandises subventionnent les dépenses dans d'autres secteurs (transferts comptables négatifs). Aux fins de la présente analyse, un transfert positif de 23 % opéré en vue de subventionner les dépenses d'investissement en infrastructures routières a été retenu sur la base de l'hypothèse empirique d'une couverture à 130 %.

8.1.3. Recettes et taxation efficiente

Comme on a pu le lire précédemment, les transferts peuvent également se définir comme étant la différence entre les recettes imputées provenant de la taxation existante des transports et les recettes hypothétiques générées par une taxation efficiente (tarification au coût marginal social complet). Une tarification au coût marginal social complet – prenant donc en compte les externalités – est censée générer des recettes de l'ordre de 150% des dépenses d'investissement en infrastructures au niveau européen⁴. Ce rapport (1,5) est appliqué aux dépenses d'investissement en infrastructures afin d'estimer le niveau de prélèvement qui résulterait d'une taxation efficiente.

En résumé, nous avons donc :

[1] Dépenses imputées	×	1,3 (rapport empirique entre les dépenses courantes et les dépenses d'infrastructures)	[2] dépenses d'investissement en infrastructures	×	1,5 (rapport empirique entre les dépenses d'investissement en infrastructures et la couverture intégrale des coûts sociaux)	[3] Couverture intégrale des coûts sociaux
--	---	--	---	---	---	---

8.2. RÉSULTATS : COMPARAISON AVEC L'HYPOTHÈSE D'UNE TAXATION EFFICIENTE

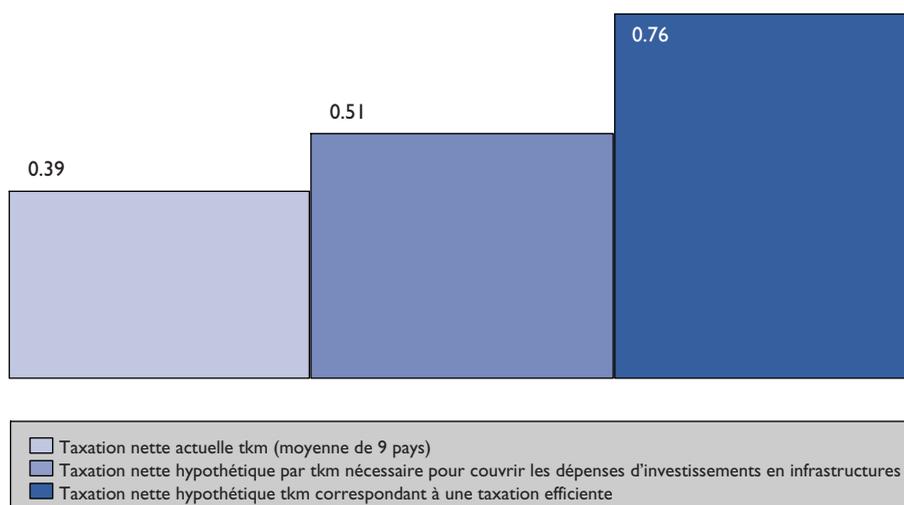
Le tableau 8-1 et la figure 8.1 comparent les taux actuels des prélèvements frappant les transports en euro-cents par tkm et les taux hypothétiques correspondant à : a) une couverture intégrale des dépenses d'investissement en infrastructures et b) une taxation efficiente assise sur une tarification au coût social marginal complet. Les résultats montrent que les taux de taxation nette devraient être relevés d'un tiers pour arriver à la première hypothèse et doublés pour arriver à la seconde. Une analyse plus détaillée pays par pays serait nécessaire pour confronter les niveaux de taxation actuels et optimum dans les différents pays. Bien que réalisable pour la plupart des pays couverts, une telle analyse excéderait toutefois les ressources disponibles pour le présent rapport.

Il convient également de souligner que l'égalisation des coûts et des recettes n'est pas synonyme d'internalisation. Il est tout aussi nécessaire en effet de structurer les prélèvements de manière à faire réduire les coûts externes engendrés par les opérations économiques, et sans doute cet exercice est-il plus important que de fixer avec précision le niveau des prélèvements.

Tableau 8-1 **Taxation nette en tkm et transferts comptables dans les comptes d'infrastructure et taxation efficiente prenant en compte les coûts externes**
(€ cents par t-km)

	Taxation nette actuelle	Niveau hypothétique auquel devrait être portée la taxation nette pour assurer une couverture des dépenses d'investissement en infrastructures	Niveau hypothétique auquel devrait être portée la taxation nette pour assurer, dans un contexte de tarification optimale, une couverture intégrale des coûts sociaux
Assiette de calcul	Dépenses imputées	130 % des dépenses imputées	150 % des dépenses d'investissement en infrastructures
Moyenne pour l'Autriche, la Belgique, la République tchèque, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne, la Suisse et le Royaume-Uni	0,39	0,51	0,76

◆ Figure 8.1. **Taxation nette et taxation efficiente (€ cents par t-km)**



Source : CEMT, 2000.

NOTES

1. Effets externes du transport, UIC, 1995, Paris. Voir également l'annexe 3 du document de la CEMT intitulé « Des transports efficients pour l'Europe », Paris, 1998.
2. Douglas McWilliams, « Treating Roads as a Public Utility », dans CEBR, mars 1997, et la synthèse figurant à la page 46 de Roy (1998) ;
Roy (ed.) Revenues from marginal social cost pricing : Evidence from selected EU Member States, UIC/CER/EC study, à paraître.
3. Les dépenses publiques d'infrastructure peuvent être calculées sur la base des dépenses d'infrastructure ou des dépenses ordinaires (dépenses imputées). L'auteur s'est fondé dans ses calculs sur les dépenses ordinaires (en raison du manque de données). Comme il n'y a pas toujours de comptes routiers nationaux pour le transport de marchandises, il a fallu en reconstituer certains (Ecosys, 1998).
4. Rana Roy, Infrastructure Cost Recovery under Allocatively Efficient Pricing, UIC/CER Economic Expert Study March 1998, UIC, Paris, 1998 ;
Roy (ed.), Revenues from marginal social cost pricing : Evidence from selected EU Member States, UIC/CER/EC study, à paraître.

ANNEXE

Taux de change au 04.01.99 (1 euro =)

Pays	Taux de change
CH	1.60778
F	6.55957
E	166.386
A	13.7603
D	1.95583
NL	2.20371
UK	0.71316
I	1936.27

TRANSPORTS TYPES

Les données pour l'analyse présentée dans ce rapport peuvent être téléchargées en format tableur du site web de la CEMT <http://www.oecd.org/cem>

Manuels

Un manuel Excel spécial a servi à calculer automatiquement toutes les taxes et redevances (taxes sur les véhicules, accises sur l'essence, péages, droits d'usage, TVA) acquittées ainsi que les réductions (notamment de TVA, pour cause de poids ou d'itinéraire emprunté) accordées à l'occasion de certains transports types de marchandises par route. Les caractéristiques des véhicules (poids, consommation, nationalité) et des transports effectués (pays traversés, routes empruntées, durée, vitesse) doivent être spécifiées par l'utilisateur. Le manuel a été utilisé pour deux catégories de transports types, à savoir :

- des transports intérieurs types CEMT (500 kilomètres, 40 tonnes) et
- des transports internationaux types CEMT (camions de diverses nationalités, 40 tonnes).

Transports intérieurs types

Des camions de 40 tonnes sont censés parcourir 500 kilomètres sur les routes de leur pays d'immatriculation. L'itinéraire est libre.

Transports internationaux types

Deux itinéraires différents

Un manuel « Transports internationaux types CEMT » a été élaboré pour deux itinéraires internationaux :

- Manchester – Reims – Stuttgart – Bâle – Milan
- Manchester – Rotterdam – Munich – Zurich – Saragosse.

Ces itinéraires ont été proposés par les membres du groupe de travail de la CEMT chargé de piloter l'étude. Les villes de départ, les villes-étapes et les villes d'arrivée ont ensuite été choisies, puis introduites dans le programme AutoRoutes Express de Microsoft qui a tracé les itinéraires (le chemin le plus court, si possible par autoroute) et calculé les kilométrages.

Hypothèses

- Véhicules : tous les véhicules ont le même poids, roulent à la même vitesse et consomment les mêmes quantités de gazole. Ils ne diffèrent que par leur nationalité.
- Carburant : tous les camions empruntant le même itinéraire remplissent leurs réservoirs d'une même quantité de gazole au même endroit (là où il est le moins cher).

Toutes ces données ont été introduites dans le manuel Excel « Transports types de la CEMT » en même temps que celles qui concernent les taxes et redevances, dont la TVA, prélevées sur les véhicules, l'usage des infrastructures et le gazole dans les pays traversés ainsi que les réductions qui y sont accordées.

Utilisation du manuel

L'utilisateur sélectionne le transport qu'il souhaite visualiser (itinéraire 1 ou 2) et la nationalité du véhicule qui va l'effectuer. Les données (quantité de gazole achetée, lieu d'achat, nombre de kilomètres parcourus, type de route empruntée, durée en « journées fiscales », lieu où les journées ont été passées, etc.) apparaissent dans un tableau (page des « scénarios », entrées par pays). Le programme affiche également le montant des taxes et redevances à acquitter ainsi que des réductions accordées sous la forme d'un tableau par pays (pages « D », « A », « B » ..., entrées par type de prélèvement).

Une page « Résultats d'ensemble » indique dans autant de tableaux qu'il y a de pays traversés, toutes les taxes et redevances acquittées (sur le véhicule, le gazole et l'usage des infrastructures), les réductions obtenues et la nationalité des véhicules qui ont effectué le transport. Le programme calcule le montant total des prélèvements et la charge fiscale nette. Le dernier tableau du manuel (page des « informations complémentaires ») donne le nombre de kilomètres parcourus sur les différentes catégories de routes des différents pays traversés ainsi que le nombre de « journées fiscales » passées et les quantités de gazole achetées dans chacun d'eux.

Observations relatives aux transports types CEMT

- *Droits d'usage prélevés en Suisse.* Les deux itinéraires passent par la Suisse, un pays qui est sur le point d'instaurer un nouveau droit d'usage des infrastructures routières, à savoir la taxe sur les poids lourds. Les montants dus au titre de cette taxe sont fonction du kilométrage accompli et du poids maximum du véhicule. L'utilisateur peut décider de prendre ou de ne pas prendre cette nouvelle taxe en compte. La taxe actuelle (RTPL) est une taxe forfaitaire à la journée.

- *40 tonnes en Suisse*. Les véhicules de 40 tonnes restant bannis des routes suisses, il a été décidé de calculer:
 - a) le montant de la taxe sur les poids lourds que les véhicules de 40 tonnes devront acquitter à partir de 2004 au taux de 0.0247 FS/tkm,
 - b) le montant de la vignette RTPL et de la taxe sur les véhicules dues pour un véhicule de 28 tonnes et de multiplier ce montant par deux (en l'absence de barèmes valables pour les 40 tonnes),
 - c) la quantité de gazole consommée par un véhicule de 40 tonnes.
- *Catégorie environnementale*. La catégorie environnementale doit être spécifiée si l'utilisateur choisit un camion allemand ou suédois.
- *Taxes nationales sur les véhicules*. Ces taxes par essence nationales ne sont pas dues par les camions étrangers, à cette exception près que les camions suisses doivent acquitter une taxe à l'essieu de 52FF par jour en France. Les véhicules de l'UE sont exemptés du paiement de cette taxe.
- *Réductions pour déplacements à l'étranger*. Les camions français bénéficient d'une réduction de leur taxe à l'essieu proportionnelle à la durée de leur absence du territoire national. Les camions suisses peuvent théoriquement demander une réduction sur le coût, s'il est élevé, de leur vignette RTPL, mais ne l'obtiennent que rarement en pratique.
- *Eurovignette*. L'eurovignette est valable dans six pays (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Luxembourg et Suède). L'itinéraire n° 2 traverse la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Les camions qui l'empruntent peuvent acheter en Belgique une vignette valable pour un jour qui leur permet de traverser le pays et de circuler le 2^e jour aux Pays-Bas et en Allemagne. Ils doivent ensuite, pour traverser l'Allemagne les 3^e et 4^e jours, acheter une nouvelle vignette en Allemagne valable pour 2 jours. (Ils pourraient aussi acheter en Belgique une eurovignette valable pour 3 jours).

Calculs

Les résultats ainsi obtenus (montant des taxes et redevances ainsi que des réductions, taxation nette par pays et par itinéraire) permettent de calculer ensuite la taxation nette (point 3.2), et les taux marginaux effectifs de prélèvement (TMEP, point 3.4).

PAIRES DE PAYS

Des trajets ont été établis afin d'examiner l'incidence de la fiscalité sur la compétitivité des transporteurs (en fonction du pays d'immatriculation). Ces trajets ont été construits selon le même schéma que celui du chapitre 4, à la différence près que les trajets sont de 200 km au lieu de 500 pour les transports types « nationaux ».

Les transporteurs français parcourent 200 km en France et 200 km au Royaume-Uni alors que leurs homologues britanniques (avec lesquels ils forment des paires de transporteurs) parcourent une distance identique au Royaume-Uni et en France. Cet exercice permet d'obtenir des informations chiffrées sur ces « parcours croisés ». Les calculs ont porté sur six paires de transporteurs. Le tableau ci-après fait la synthèse des résultats obtenus pour la paire F/UK.

Paire FIUK sur 200 km
(€/trajet, €/t-km et taux ad valorem)

Paire F-UK

Calculs	Transporteur	Semi-remorque 40T,	Calculs	Transporteur	Semi-remorque 40T,
	britannique en UK	200 km, 1 jour		britannique en F	200 km, 1 jour
	euros/l	euros/64 l		euros/l	euros/64 l
Taxe sur le gazole (1)	0.630852457	40.37	Taxe sur le gazole (accises totales au 15.02.99)	0.37350009	23.90
Taxe sur le gazole (2)	–	0.00	Taxe sur le gazole (2)	–	0.00
	%	euros/64 l		%	euros/64 l
TVA sur le gazole	17.50 %	8.67	TVA sur le gazole : TVA non déductible sur les péages	20.60 % 6.00 %	6.89 0.96
	euros/an	euros/jour		euros/an	euros/jour
Taxe sur le véhicule	7011.029752	19.48	Taxe sur le véhicule	7011.02975	19.48
	euros/km	euros/100 km		euros/km	euros/100 km
Redevances d'usage	–	0.00	Redevances d'usage (péages : sur 100 km)	0.16921841	16.92
	euros/an	euros/jour		euros/an	euros/jour
Autres taxes ou prélèvements	–	0.00	Autres taxes ou prélèvements	–	0.00
	%	euros/64 l		%	euros/64 l
TVA sur le gazole :	17.50 %	8.67	TVA sur le gazole	20.60 %	6.89
Résultats			Résultats		
Total euros (40T, 200 km)		59.85	Total euros (40T, 200 km)		61.26
Euro-cents par tkm		0.748	Euro-cents par tkm		0.766
Ad valorem (%)		667.96 %	Ad valorem (%)		638.11 %

**RÉSOLUTION 2000/3 SUR LES CHARGES
ET LES TAXES LIÉES AU TRANSPORT ET EN PARTICULIER
AU TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL**

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Prague les 30 et 31 mai 2000,

NOTANT les conclusions des documents CEMT/CM(2000)14/FINAL et CEMT/CM(99)15 (qui comprend le présent rapport) et rappelant le mandat donné dans le document CEMT/CM(99)14 ;

RECONNAISSANT que chaque pays Membre dispose du droit souverain d'introduire et d'appliquer des taxes et des charges fiscales sur les services de transport routier international et que ce droit incombe en premier lieu aux Ministres des Finances ;

CONSIDÉRANT cependant qu'il appartient aux Ministres des Transports de donner leur avis sur les questions fiscales dans la mesure où ces questions ont un effet sur l'efficacité du secteur des transports, tant sur le trafic national que sur le trafic international ;

CONVAINCU que les taxes et charges fiscales afférentes aux services de transport routier international doivent satisfaire au principe de non-discrimination entre opérateurs de transport routier nationaux et étrangers ;

CONVAINCU que la transparence est une condition essentielle pour garantir la non-discrimination et que cette transparence requiert d'éviter une multiplicité de charges et d'assurer un degré raisonnable dans la prévision du niveau et de la structure de ces charges ;

CONVAINCU que les charges fiscales devraient être structurées et fixées à des niveaux permettant une meilleure efficacité et durabilité du transport ;

NOTANT que les charges et les taxes sont plus efficaces si elles sont fondées sur les coûts sociaux marginaux dans la mesure où ceux-ci peuvent être identifiés ;

NOTANT que, bien qu'il soit important, l'efficacité n'est pas le seul critère sur lequel les décisions relatives aux charges de transport sont prises et que les Gouvernements peuvent considérer d'autres objectifs, comme celui de la couverture totale des coûts liés au financement des investissements dans les infrastructures, dans le calcul du niveau des charges ;

CONVAINCU que le principe de réciprocité sur lequel les accords de transport routier bilatéraux reposent peut introduire des discriminations entre transporteurs des différents pays Membres puisque l'obligation (ou l'exemption) de paiement des charges qu'ils contiennent, est fondée sur la nationalité ;

RECOMMANDE, par conséquent, qu'il soit de moins en moins fait recours aux accords bilatéraux au fur et à mesure que des mesures sont prises pour éliminer les sources de discriminations et afin d'améliorer l'efficacité des cadres multilatéraux pour le transport international tels que la CEMT ;

RECOMMANDE de changer petit à petit la structure des taxations vers une part plus importante des taxes et des charges davantage fondées sur la territorialité, (par exemple, des péages ou des charges kilométriques) – i.e. des taxes qui ne sont pas liées au lieu d'établissement du transporteur ou du type de transport effectué – dans la mesure où celles-ci contribuent à la fois à :

- assurer la non-discrimination ;
- améliorer l'efficacité ;
- éviter les problèmes de compétitivité entre les industries nationales de transport routier et
- promouvoir la durabilité.

DÉCIDE de soutenir des mesures d'application du principe de non-discrimination en simplifiant le système de charges perçues sur le transport routier international, et en réduisant le nombre et la diversité des charges spécifiques, en tant que moyens concrets de réduire les possibilités de discrimination ;

CHARGE le Comité des Suppléants d'examiner les progrès faits dans les pays Membres pour répondre aux objectifs de garantie de non-discrimination et de non-accumulation des charges fiscales afférentes au transport routier international, d'amélioration de l'efficacité de la taxation du transport et de faire rapport au Conseil d'ici trois ans.