

fonction des caractéristiques des véhicules de transport routier de marchandises auxquels elle s'applique.

Comme la Cour l'a relevé dans son dernier rapport public annuel²⁰⁹, cet impôt a été créé en 1968 dans le but précis de compenser les dépenses d'entretien de la voirie occasionnées par les véhicules à fort tonnage. De ce point de vue, il s'agissait alors d'un impôt innovant, dont la finalité a été ultérieurement consacrée par la directive du Parlement et du Conseil européen du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, sur le fondement de laquelle devait reposer l'écotaxe poids lourds, dont le projet a été abandonné en 2014.

Toutefois, la TSVR présente l'inconvénient de ne s'appliquer qu'aux véhicules de plus de 12 tonnes immatriculés en France. Or, le trafic routier de marchandises en France est assuré par des poids lourds sous pavillon étranger à hauteur de 40 %, soit deux fois plus qu'en 1990. Le régime de la TSVR aboutit ainsi à dégrader la compétitivité des entreprises françaises de transport de marchandises par rapport à leurs concurrents étrangers, dispensés de contribuer aux coûts d'entretien des infrastructures routières.

En parfaite méconnaissance de la loi et de la réglementation européenne, la TSVR n'est pas appliquée en Corse sauf, depuis le 1^{er} janvier 2013, pour les véhicules de transport de Corse circulant sur le continent, afin d'assurer une égalité de traitement avec les entreprises implantées en France continentale. Elle n'était pas non plus appliquée dans les départements d'outre-mer jusqu'en 2017 en contradiction avec la loi. Suite aux travaux de la Cour, la loi de finances rectificative du 28 décembre 2017 donne désormais une base juridique à cette exonération appliquée dans les départements concernés depuis près de 50 ans.

Les taux de la TSVR ont été significativement réduits en 2009 pour être alignés sur les tarifs minimaux autorisés par la directive européenne du 17 juin 1999, afin de compenser le coût devant être supportés par les entreprises de transport par route lors de l'entrée en application de l'écotaxe poids lourds. Ils n'ont cependant pas été relevés après l'abandon de cette dernière, contrairement aux recommandations de la Cour²¹⁰, de

²⁰⁹ Cour de comptes, *Rapport public annuel 2017*, tome 1, page 199 : L'écotaxe poids lourds : un échec stratégique, un abandon coûteux, p. 199-230. La Documentation française, février 2017, 760 p., disponible sur www.ccomptes.fr

²¹⁰ Cour des comptes, *Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air*, décembre 2015. Rapport établi à la demande du Président de l'Assemblée nationale agissant au nom du comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques (CEC), dans le cadre de la procédure d'assistance au Parlement prévue à l'article L. 132-5 du code des juridictions financières.

sorte que le produit annuel de la TSVR a baissé de 225,8 M€ en 2008 à 166,6 M€ en 2016.

Compte tenu de son produit trop faible, cet impôt n'atteint que partiellement l'objectif pour lequel il a été créé, c'est-à-dire la compensation des dépenses d'entretien de la voirie rendues nécessaires par les dégradations dues aux véhicules lourds.

Le coût de gestion de la TSVR a augmenté : il est évalué en 2016 à environ 17,3 M€, soit plus de 10 % du produit de cette taxe. Il est supérieur à celui de la fiscalité sur les carburants (TICPE et TVA), alors que celle-ci rapporte plus de 220 fois plus.

La TSVR présente également la particularité de rester particulièrement complexe en dépit des mesures de simplification mises en œuvre à compter du 1^{er} juillet 2016 : d'une part, le régime de droit commun de cette taxe est devenu semestriel, au lieu d'être trimestriel ; d'autre part, le régime du paiement journalier a été remplacé par une régularisation sur la base du tarif semestriel à proportion du temps de circulation calculé en mois entiers (un véhicule circulant pendant un seul mois du semestre ouvre droit à régularisation pour 5/6 de la taxe acquittée pour le semestre).

Une mesure à contrecourant de la simplification du régime de la TSVR : le taux forfaitaire applicable à certains véhicules

À compter du 1^{er} janvier 2017, est instauré un tarif forfaitaire égal à 50 % du tarif semestriel de la TSVR pour les véhicules utilisés par les cirques, ceux affectés exclusivement au transport des manèges et autres matériels d'attraction, ceux utilisés par les centres équestres et les véhicules de collection, à condition qu'ils ne circulent pas plus de 25 jours par semestre.

Cette mesure introduite par amendement sénatorial lors de la discussion du projet de loi de finances rectificatives de 2016, a pour objet de tenir compte des modalités particulières d'utilisation des véhicules concernés. Elle ne va pas dans le sens d'une simplification de la gestion d'un impôt déjà complexe.

Par ailleurs, la gestion de la TSVR a été progressivement centralisée au service national douanier de fiscalité routière à Metz, ce qui laisse espérer une légère diminution de son coût de gestion.

Ces mesures ne sont cependant pas suffisantes pour ramener à un niveau raisonnable les coûts de gestion de la TSVR, d'autant que la dématérialisation de la gestion de cette taxe reste encore en projet.

La TSVR est donc un impôt peu efficient et d'un produit faible, inéquitable et économiquement contre-productif dans la mesure où il défavorise les entreprises de transport françaises sans contribuer suffisamment au financement des dépenses d'entretien de la voirie rendues nécessaires par la circulation des véhicules à fort tonnage.

La Cour recommande de réexaminer cet impôt dans le cadre d'une réflexion plus globale sur la fiscalité applicable aux transports routiers, dont elle a déjà noté dans de précédents travaux consacrés à la comparaison des prélèvements fiscaux et sociaux entre la France et l'Allemagne le manque de cohérence et la moins grande efficacité écologique²¹¹.

B - Le maintien injustifié des taxes sur les farines et les céréales

La taxe sur les farines, semoules et gruaux de blé tendre est appliquée aux quantités livrées ou mises en œuvre en vue de la consommation humaine, ainsi qu'aux mêmes produits introduits en provenance d'autres États membres de l'Union européenne ou importés de pays tiers. Son produit annuel est de l'ordre de 64 M€.

La taxe sur les exploitants agricoles producteurs de céréales est assise sur les quantités de céréales livrées par les exploitants agricoles aux collecteurs de céréales agréés et aux producteurs grainiers. Elle ne s'applique pas aux céréales importées ou en provenance d'un autre État de l'Union européenne.

Le produit de ces deux taxes s'est élevé à 85 M€ en 2016, dont 68 M€ pour la taxe sur les farines et 17 M€ pour la taxe sur les céréales. Il est affecté à la mutualité sociale agricole (taxe sur les farines) et à l'établissement FranceAgriMer (taxe sur les céréales). Le taux de la taxe sur les farines est inchangé depuis 1993 (15,24 € la tonne) ; celui de la taxe sur les céréales a été réduit depuis le 1^{er} juillet 2016, passant de 0,36 € à 0,28 € par tonne, soit une baisse de 22 %.

Les taxes sur les farines et les céréales présentent la caractéristique commune d'être acquittées à la fois par de gros opérateurs et de petits redevables : en ce qui concerne la taxe sur les farines, les premiers sont des meuniers, dont les plus importants mettent à la consommation de gros

²¹¹ Cour des comptes, *Rapport public thématique : Les prélèvements fiscaux et sociaux en France et en Allemagne*. La Documentation française, mars 2011., 319 p., disponible sur www.ccomptes.fr

volumes de farines vendues à des industriels agroalimentaires ou des boulangeries ; les seconds sont des « introducteurs », qui commercialisent en France des produits à base de farine de blé tendre en provenance d'États membres de l'Union européenne ou de pays tiers.

Il en résulte que 98,97 % du produit de la taxe sur les farines est acquitté par 436 redevables à raison d'un produit moyen de 147 680 € (données pour 2016), quand 1 % de ce produit est acquitté par 602 redevables.

Tableau n° 2 : répartition du produit de la taxe sur les farines (2016)

<i>Montant déclaré et acquitté par tranche</i>	Nombre de redevables par tranche	Produit par tranche (en €)	Produit moyen par redevable (en €)	Produit cumulé en pourcentage du total
<i>De 0 à 5 €</i>	7	23	3,3	0,000035 %
<i>De 5 à 10 €</i>	12	80	6,7	0,000123 %
<i>De 10 à 25 €</i>	29	512	18	0,000787 %
<i>De 25 à 50 €</i>	31	1 211	39	0,001861 %
<i>De 50 à 100 €</i>	54	3 920	73	0,006026 %
<i>De 100 à 250 €</i>	66	11 955	181	0,018376 %
<i>De 250 à 500 €</i>	77	28 059	364	0,043130 %
<i>De 500 à 1000 €</i>	90	63 257	703	0,097234 %
<i>De 1000 à 2500 €</i>	142	231 284	1 629	0,355512 %
<i>De 2500 à 5000 €</i>	94	328 067	3 490	0,504279 %
<i>Plus de 5000 €</i>	436	64 388 265	147 680	98,972637 %

Source : Douane

La taxe sur les céréales présente les mêmes caractéristiques : 348 redevables ont acquitté en 2016 un montant moyen de 44 827 € représentant 95,19 % du produit total, alors que 773 redevables n'en ont acquitté que 4,81 %.

Tableau n° 3 : répartition du produit de la taxe sur les céréales (2016)

<i>Montant déclaré et acquitté par tranche</i>	Nombre de redevables par tranche	Produit par tranche (en €)	Produit moyen par redevable (en €)	Produit cumulé en pourcentage du total
<i>De 0 à 5 €</i>	17	23	1,4	0,000140 %
<i>De 5 à 10 €</i>	15	111	7,4	0,000677 %
<i>De 10 à 25 €</i>	34	509	15	0,003106 %
<i>De 25 à 50 €</i>	47	1 638	35	0,009995 %
<i>De 50 à 100 €</i>	57	4 122	72	0,025152 %
<i>De 100 à 250 €</i>	122	19 016	156	0,116033 %
<i>De 250 à 500 €</i>	111	39 693	358	0,242200 %
<i>De 500 à 1000 €</i>	107	75 952	710	0,463447 %
<i>De 1000 à 2500 €</i>	155	258 801	1 670	1,579163 %
<i>De 2500 à 5000 €</i>	108	388 874	3 601	2,372848 %
<i>Plus de 5000 €</i>	348	15 599 723	44 827	95,187050 %

Source : Douane

La gestion de ces deux taxes n'est pas particulièrement complexe : on estime à environ deux minutes le temps nécessaire pour enregistrer dans les applications informatiques de la Douane la déclaration d'un redevable. Lorsque ce dernier est un gros contributeur, par exemple un meunier dans le cas de la taxe sur les farines, le coût de gestion est insignifiant. Mais ces deux taxes s'appliquent également à des petits opérateurs : dans ce cas, le coût de gestion même modeste devient excessif par rapport aux montants collectés.

Or, afin d'assurer une égalité entre les farines de blé tendre mises à la consommation en France et celles contenues dans les produits en provenance d'un autre pays, membre ou non de l'Union européenne, il est nécessaire de taxer ces dernières, ce qui aboutit à la collecte d'un grand nombre de petites sommes ne couvrant pas ou très partiellement le coût de réalisation de l'opération. Cette situation explique, en dépit de la simplicité de leur mise en œuvre, le coût élevé de la gestion des taxes sur les farines et les céréales (2,78 % de son produit en 2016, soit environ 2,5 M€). La mise en œuvre de la télédéclaration et du télépaiement de ces taxes ne constitue pas une solution utile : elle ne se justifie pas pour les gros opérateurs qui déclarent et acquittent des montants élevés au regard du coût de traitement de leur déclaration ; elle ne se justifie pas non plus pour les petits opérateurs : l'économie serait faible au regard du montant collecté.

**L'envoi postal chaque mois par la Douane du formulaire de
déclaration des taxes sur les farines et les céréales
aux opérateurs enregistrés**

Le service toulousain de la direction nationale des statistiques du commerce extérieur (DNSCE) de la Douane procède chaque mois à l'envoi postal du formulaire de déclaration des taxes sur les farines et les céréales (152M) à tous les opérateurs enregistrés (meuniers, collecteurs grainetiers). Après avoir été renseignés, ces formulaires sont produits par les intéressés en format « papier » le 10 du mois suivant les opérations à leur bureau de douane de rattachement. Les agents de ceux-ci les saisissent dans l'application douanière informatique « Céréales » qui recense les redevables, les montants dus et les montants acquittés. Le paiement de la taxe intervient avant le 26 du mois de dépôt de la déclaration.

Lors de la précédente enquête de la Cour, la DNSCE envoyait à chaque opérateur deux exemplaires du formulaire de déclaration, afin de permettre à chacun d'eux d'en conserver une copie après l'avoir servi.

Une simplification est intervenue en 2015 : il n'est désormais envoyé qu'un seul exemplaire. La Cour prend acte de ce progrès. Elle suggère une mesure de simplification complémentaire : ne plus procéder du tout à l'envoi postal de formulaires 152M, mais mettre les opérateurs en mesure de le télécharger à partir du site internet de la Douane.

Indépendamment des interrogations que soulève la logique d'un dispositif dans lequel on taxe les farines de blé tendre (le pain), mais pas les farines de blé dur (les pâtes), ces deux impôts de création très ancienne ont perdu tout leur sens dans le cadre du marché unique : la taxe sur les farines n'ayant pas d'équivalent en Europe, les industriels agroalimentaires européens qui introduisent en France des produits contenant de la farine de blé tendre ont tendance à l'éluder, faute de connaître son existence. En l'absence de contrôle aux frontières intra-européennes, l'identification de ces redevables est donc aléatoire et coûteuse pour la Douane. Cette situation pose en fait le problème du maintien de taxes purement nationales dans un territoire communautaire qui ignore ce genre de fiscalité et a précisément été créé pour permettre la libre circulation des biens et des marchandises.

La Cour renouvelle sa précédente recommandation de supprimer les taxes sur les farines et les céréales et relever à due concurrence les autres taxes affectées aux organismes bénéficiaires.

*

**

La TSVR et les taxes sur les farines et les céréales constituent des exemples parmi les plus patents d'impôts de création ancienne, à faible rendement et aujourd'hui inadaptés pour répondre aux objectifs qu'on avait souhaité leur assigner.

Leur remise en cause serait donc une étape symbolique dans l'effort qui reste à entreprendre par la Douane pour la modernisation de sa gestion fiscale.

II - Une organisation et une gestion à transformer

La Douane continue d'exercer des missions étrangères à son cœur de métier, notamment la gestion de certains impôts et de la filière économique des alcools, et a trop longtemps différé la modernisation de la gestion de la fiscalité qui lui est confiée.

A - Un périmètre de compétences à réexaminer

1 - Des droits de port dont la perception est à transférer aux autorités portuaires

La Douane a en charge, principalement pour le compte des autorités portuaires (grands ports maritimes, ports autonomes, concessionnaires de ports d'intérêt national), la gestion d'un ensemble de sept taxes relatives à des opérations commerciales ou des séjours des navires et de leurs équipages dans les ports maritimes, dont le produit total s'est élevé à 513,6 M€ en 2016. Seules deux de ces taxes, la redevance sur les navires (318 M€) et la redevance sur les marchandises (135,4 M€), ont un rendement supérieur à 100 M€.

La gestion de ces taxes par la Douane n'est justifiée que dans la mesure où elle peut être associée aux opérations de dédouanement confiées à cette administration. Or, l'entrée en vigueur le 1er mai 2016 du code des douanes de l'Union (CDU) va conduire, en principe en 2019, à la mise en œuvre de la procédure de dédouanement centralisé communautaire, permettant de dissocier les flux déclaratifs d'importation et d'exportation et les flux physiques de marchandises. Il permettra aux opérateurs de

centraliser notamment le dépôt de leurs déclarations d'importation et d'exportation auprès d'un seul bureau de douane, quel que soit le point de passage de la frontière de l'Union européenne par les marchandises concernées.

L'acquittement des taxes sera ainsi séparé des formalités douanières et du contrôle des navires et des marchandises. Cette réforme ne va plus permettre à la Douane de gérer simultanément les taxes liées à l'importation ou l'exportation avec les droits de port. Il y aurait donc lieu de transférer la gestion de ces droits aux autorités portuaires.

2 - La Douane et la navigation de plaisance, des responsabilités à alléger

La Douane assure la gestion du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN). Est redevable de cet impôt tout propriétaire d'un navire de plaisance de sept mètres et plus, ou d'une longueur de coque inférieure à sept mètres doté d'une motorisation égale ou supérieure à 22 CV, ayant obtenu la délivrance par le service des douanes d'un acte de francisation. Les navires francisés destinés à la pêche et au commerce sont exonérés de la taxe.

Un droit de passeport est perçu dans les mêmes conditions que le DAFN pour les navires de plaisance immatriculés à l'étranger et appartenant à des personnes ayant leur résidence principale ou leur siège social en France.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, les propriétaires de véhicules nautiques à moteur (VNM) dont la puissance réelle des moteurs est supérieure ou égale à 90 kW doivent également acquitter le DAFN ou le droit annuel de passeport selon le cas.

L'immatriculation et la francisation des navires : une double formalité mal organisée pour les usagers

Les navires de commerce, de pêche et de plaisance, sauf pour ces derniers ceux d'une longueur de coque inférieure à sept mètres et dont la motorisation est inférieure à 22 chevaux, doivent être francisés par la Douane et immatriculés par le service des affaires maritimes : la francisation attribue la nationalité française et donne le droit au navire de battre le pavillon national, elle a lieu au port d'attache du navire, considéré comme le lieu de son enregistrement auprès de l'administration des douanes, en particulier pour la conservation des hypothèques maritimes ; l'immatriculation du navire recouvre son inscription au registre des affaires maritimes. Cette double opération donne lieu à la délivrance d'un document unique dénommé « acte de francisation et titre de navigation », dont la présence à bord est obligatoire.

Cette double procédure s'applique également aux véhicules nautiques à moteur (VNM) dits « scooters des mers », dont les propriétaires doivent détenir un acte de francisation délivré par la Douane et une carte de circulation délivrée par l'administration des affaires maritimes.

L'existence d'une double formalité pour la francisation et l'immatriculation des navires est sans équivalent en Europe. Elle est d'une complexité inutile pour les usagers. En principe, ils doivent s'adresser à la Douane qui assure la transmission du dossier à l'administration des affaires maritimes en vue de l'immatriculation du navire. Certains d'entre eux, notamment les propriétaires de VNM doivent s'adresser successivement à l'administration des affaires maritimes et à l'administration des douanes pour l'accomplissement de ces formalités.

La simplification de ces procédures et une meilleure coordination entre la Douane et l'administration des affaires maritimes s'imposent.

Le produit du DAFN (45,3 M€ en 2016) est attribué au Conservatoire national du littoral et des rivages lacustres à concurrence de 38,5 M€ et pour le surplus à l'État. En Corse, le produit est attribué à la collectivité de Corse.

Le coût de gestion de cet impôt est particulièrement élevé : environ 8,9 M€, soit 19,62 % de son produit, du fait des effectifs employés à cette fin (85,2 agents à temps plein) répartis dans des unités appartenant à 22 directions régionales des douanes²¹².

Cette organisation est inadaptée : la gestion du DAFN ne nécessite aucun besoin de proximité, pas plus d'ailleurs que la francisation des navires et la conservation des hypothèques maritimes, assurée dans les recettes régionales des douanes.

Il existe depuis de nombreuses années un projet de portail unique maritime (PUMA), qui doit fusionner les applications existantes d'immatriculation des affaires maritimes (IMPALA) et de francisation de la douane (DANI). Ce portail permettrait aux usagers d'effectuer l'ensemble des démarches nécessaires à la vie du navire et notamment les procédures de francisation et d'immatriculation.

Les deux administrations concernées n'ont pas fait avancer ce projet depuis la dernière publication de la Cour. À ce jour, seules l'immatriculation et la francisation des navires de commerce immatriculés au registre international français (RIF), créé par la loi du 3 mai 2005, font l'objet d'une centralisation sur un seul guichet permettant la gestion conjointe des deux procédures. Cet exemple démontre que la réunion en une seule formalité de l'immatriculation et de la francisation des navires, grâce à un guichet électronique permettant également le paiement du DAFN pour les navires de plaisance concernés, n'est pas hors de portée. Elle est indispensable pour réduire le coût de gestion excessif de cet impôt.

B - Une gestion à moderniser

1 - Un dispositif de remboursement de TICPE aux opérateurs routiers et certaines professions du transport trop coûteux

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) est perçue lors de la mise à la consommation des produits pétroliers, principalement au moment de leur sortie des raffineries ou des entrepôts fiscaux de stockage. Le nombre de points de taxation est donc

²¹² Alors que la France est divisée en 13 régions administratives métropolitaines et quatre régions outre-mer, le réseau territorial de la Douane se compose de 12 directions interrégionales et de 39 directions régionales, auxquelles s'ajoutent trois directions régionales garde-côtes dédiées à la surveillance.

égal à celui de ces établissements sur le territoire national et par conséquent relativement faible (environ 250). Au surplus, la gestion de cette taxe est largement dématérialisée, conformément aux obligations découlant des règles européennes sur les produits soumis à accises. Ces caractéristiques permettent d'aboutir à un coût de gestion faible, représentant environ 0,04 % des impôts collectés (TICPE et TVA).

Une directive européenne du 27 octobre 2003 autorise les États membres de l'Union à accorder sous certaines conditions des exonérations ou des réductions du niveau de taxation des produits énergétiques, soit directement, soit sous la forme d'un taux de taxe différenciée, soit sous la forme d'un remboursement, dont les modalités sont laissées à l'initiative des États membres²¹³. Après avoir contrôlé les dépenses de carburant déclarées par les professionnels concernés, la Douane procède à des remboursements de TICPE aux transporteurs routiers de marchandises et de passagers, ainsi qu'aux taxis. Ces remboursements sont instruits par trois services spécialisés : le service national douanier de fiscalité routière (SNDFR) à Metz pour les transporteurs routiers métropolitains, le bureau de douane de Lille-Lesquin pour les autres transporteurs européens ou étrangers, un service de la direction interrégionale d'Île-de-France pour les taxis parisiens.

**Les remboursements de fiscalité énergétique :
une compétence partagée par la Douane et la DGFIP**

La Douane a entrepris un effort de centralisation des remboursements de TICPE dans trois services dédiés.

Ce souci de rationaliser ces tâches est louable mais il ne met pas fin à certaines absurdités. La DGFIP assure en effet par ailleurs, de manière dématérialisée, les remboursements de la TICPE sur le gazole non routier, le fioul lourd et la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN) aux professions agricoles, ce qui met en évidence l'absence de cohérence et de rationalité de l'organisation des divers remboursements de taxes énergétiques par les administrations de l'État. S'agissant de la TICGN, un agriculteur peut, dans certains cas, recevoir un remboursement partiel de la Douane et un autre, complémentaire, de la DGFIP.

²¹³ La directive du 27 octobre 2003 s'est substituée à une directive précédente, en date du 19 octobre 1992, qui avait autorisé les États membres à accorder des exonérations ou réductions de taxes sur les carburants au moyen d'un remboursement de l'accise payée. Sur cette base, la loi de finances pour 1999 a instauré un remboursement au profit des transporteurs routiers, pour tenir compte de la forte hausse du prix des carburants à cette époque.

La procédure d'instruction des demandes de remboursement conduit les services douaniers à procéder chaque année à la vérification d'environ 89 000 demandes individuelles de remboursement émanant de transporteurs routiers et de taxis, incluant le contrôle de la situation du demandeur et des justificatifs des dépenses de carburant dont il sollicite le remboursement partiel. Cette tâche mobilise annuellement environ 132 agents à temps plein pour exécuter une dépense de l'ordre de 546 M€ en 2016, alors que la gestion de la recette fiscale nécessite 155 agents à temps plein pour un produit de l'ordre de 37 Md€. Les remboursements de TICPE ont pour effet de doubler le coût de gestion de la TICPE par la Douane. Ils mobilisent des emplois publics pour la réalisation de tâches sans réelle valeur ajoutée.

La Douane estime que le remplacement de la procédure actuelle de remboursement par un crédit d'impôt vérifié dans le cadre de l'examen d'ensemble de la situation du contribuable assujéti à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés, comme la Cour l'avait recommandé lors de sa précédente enquête, ne serait pas conforme à la réglementation communautaire qui n'autorise pas l'application de taux différenciés par voie de crédit d'impôt. Elle considère également qu'un tel dispositif serait difficilement applicable aux opérateurs n'ayant pas leur domicile fiscal en France et entraînerait un alourdissement de la charge de trésorerie pour les entreprises.

Il convient toutefois de relever que la réglementation européenne ne limite ni ne précise les modalités des remboursements par les États membres qui utilisent ce procédé et permettrait donc, pour les transporteurs nationaux et les taxis dont émanent 88 demandes de remboursement sur 100, de les effectuer sous la forme d'un crédit d'impôt c'est-à-dire d'une réduction à due proportion de l'impôt sur le revenu ou des sociétés, selon le régime fiscal de l'entreprise concernée, comme l'avait proposé la Cour, le mécanisme actuel n'étant conservé que pour les opérateurs n'ayant pas leur domicile fiscal en France.

L'alourdissement supposé de la charge de trésorerie qui résulterait transitoirement pour les transporteurs d'un remplacement des remboursements semestriels par un crédit d'impôt annuel doit être mis en regard du coût de gestion du dispositif actuel pour les entreprises.

Enfin, la directive européenne du 27 octobre 2003 autorise d'autres modalités d'allègement pour les opérateurs professionnels des taxes intérieures de consommation des produits pétroliers : les exonérations ou réductions directes du taux de taxation, l'application de taux différenciés, que d'autres États membres de l'Union européenne ont su mettre en place en l'absence de colorations distinctes des carburants routiers.

Compte tenu du coût disproportionné de la procédure mise en place par la Douane, la Cour recommande de mettre fin au système coûteux des remboursements de TICPE et lui substituer un autre mécanisme (ex. crédit d'impôt, carte de paiement utilisable exclusivement pour l'achat de grandes quantités de carburant, ne pouvant être introduites que dans des réservoirs de forte contenance²¹⁴).

2 - Une démarche de dématérialisation des tâches à accélérer

La Douane a entrepris de déployer un programme de dématérialisation de ses tâches de gestion fiscale, dans le cadre d'un projet dénommé CIEL, qui doit à terme permettre la télédéclaration et le télépaiement de toutes les taxes gérées par cette administration. À ce stade toutefois, ce programme n'est opérationnel que pour un nombre limité d'échanges avec les redevables et reste à mettre en place pour la plupart des taxes gérées par la Douane.

Pour la gestion de la filière économique des vins et alcools, le programme CIEL est opérationnel depuis 2016 et permet aux entrepositaires agréés relevant d'une interprofession viticole de saisir directement les informations économiques sur le site de leur interprofession et les informations fiscales sur le portail sécurisé de la Douane. Depuis la dernière enquête de la Cour, l'informatisation du casier viticole informatisé (CVI) a progressé. Le CVI est destiné au contrôle du potentiel de production vitivinicole, de l'évolution des entrées et sorties de stocks dans les chais et entrepôts et des pratiques œnologiques des producteurs. Certaines déclarations des opérateurs de la filière vitivinicole seront obligatoirement dématérialisées à compter de 2017 (déclarations de récolte et de production, déclarations de stocks, déclarations de pratiques œnologiques). La modernisation du CVI a également permis de rendre obligatoire depuis 2016 la dématérialisation des demandes d'autorisation de plantation. Elle reste toutefois à achever pour les déclarations dites « foncières » des viticulteurs : plantations, replantations, arrachage, surgreffage, entrées et sorties de parcelles dans les exploitations, qui ne devraient être télédéclarées par les opérateurs qu'en 2020, alors qu'elle figurait dans le contrat pluriannuel de performance de la Douane 2012-2013.

²¹⁴ Les véhicules poids lourds sont dotés de réservoirs d'une capacité de plusieurs centaines de litres.

La dématérialisation des déclarations récapitulatives mensuelles (DRM) des entrepositaires d'alcools permettant le suivi des entrées et sorties de chais a commencé à être déployée dans plusieurs régions viticoles ; elle n'est toutefois mise en œuvre que par un nombre réduit d'opérateurs (4 % en avril 2017).

En dépit de ces avancées, la Douane n'est toujours pas parvenue à réduire les effectifs employés à la gestion de la fiscalité sur les alcools, qui étaient même en 2016 supérieurs à ceux constatés en 2011 (383,5 agents ETP au lieu de 372,3).

La Douane a également mis en place une téléprocédure permettant de télédéclarer et de télérégler la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) : cette téléprocédure ouverte pour la campagne déclarative de 2015 est désormais obligatoire pour tous les redevables depuis le 1^{er} janvier 2017. Depuis le 1^{er} juin 2017, le paiement de la TGAP et des acomptes est effectué par télérèglement, sous peine d'une majoration de 0,2 % du montant des sommes dont le versement a été effectué selon un autre moyen de paiement.

C - Une organisation à rationaliser

Les effectifs directement affectés aux missions fiscales de la Douane sont d'environ 3 000 agents. Les tâches comptables et de recouvrement amiable en mobilisent 10 % et le recouvrement forcé 3 %. La réorganisation de ce dispositif permettrait de réaliser des gains de productivité.

1 - Faire aboutir la centralisation de la gestion de certaines taxes

La gestion de certaines tâches fiscales a commencé à être rationalisée par des regroupements sur certains sites. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2015, l'ensemble des composantes de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) est géré par le bureau des douanes de Nice port.

De même, la Douane avait créé à Metz un service spécialisé pour la gestion de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises, autrement appelée taxe poids-lourds (TPL) ou « écotaxe » poids-lourds, pour laquelle son programme budgétaire a bénéficié en 2013 de l'ouverture de 300 emplois ETP, dont 130 agents des opérations commerciales et de

l'administration générale et 170 emplois de la branche surveillance. Du fait de l'abandon de la TPL, le service initialement dédié à la gestion de cette taxe est devenu sans objet et les créations d'emplois correspondantes auraient dû être supprimées.

La décision a été néanmoins prise de maintenir ce service, devenu le service national douanier de la fiscalité routière (SNDFR), auquel a été progressivement confiée la gestion centralisée de la TSVR et des remboursements de TICPE aux transporteurs routiers. Cette centralisation s'est achevée le 1^{er} juillet 2017.

Pour le reste, la Douane conserve un réseau très éclaté de bureaux de fiscalité et d'unités de gestion chargées de la gestion de tâches ne nécessitant pas de besoins de proximité, dont le nombre n'a pas évolué.

La simplification et la rationalisation des tâches de gestion de certains impôts gérés par la Douane devraient permettre de redéployer des personnels vers le ciblage et les contrôles.

2 - Organiser le transfert du recouvrement à la DGFIP

La Douane dispose d'un réseau comptable propre, chargé du recouvrement des taxes et des amendes fiscales ou douanières mises en recouvrement par cette administration, ainsi que du paiement des dépenses de son programme budgétaire, à l'exception des dépenses de personnel. Son coût est d'environ 41,7 M€ par an pour 400 agents ETP.

Le cadre juridique en a été réformé par un arrêté ministériel du 4 janvier 2017, avec la création d'un comptable principal, le trésorier général des douanes, centralisateur pour les recettes de certains postes comptables de la Douane et assignataire des dépenses de cette administration (hors les dépenses de personnel), et de comptables secondaires, receveurs des douanes.

Parallèlement, l'administration centrale de la direction générale des douanes et contributions indirectes a été réformée en vue de renforcer le pilotage de ce réseau comptable, qui devrait progressivement passer de 42 recettes régionales à 11 recettes interrégionales.

La Douane met principalement en recouvrement des taxes pour lesquelles la marchandise constitue un gage ou qui bénéficient d'un report de paiement garanti par une caution ou un crédit d'enlèvement. Tel est le cas des droits perçus lors du dédouanement, de la TVA à l'importation (hors la TVA autoliquidée), de la TICPE ou de la TVA sur les produits

pétroliers. Ces spécificités imposent une liaison étroite et automatisée entre les services d'assiette et ceux chargés du recouvrement des droits qui, selon la Douane, est aujourd'hui garantie par l'existence de son réseau comptable.

Mais précisément du fait de ces spécificités, le recouvrement de ces créances ne soulève en général pas de difficulté et l'action du réseau comptable de la Douane en matière de recouvrement forcé est limitée. Les effectifs qui en sont chargés sont par conséquent concentrés sur les taxes relatives aux jeux et spectacles, le DAFN, la TSVR, les droits de port, ainsi que sur les amendes fiscales et douanières dont le taux de recouvrement est très faible : 57 % en 2016 pour les créances dites contentieuses, prises en charge à la suite d'un redressement par les services douaniers.

Dans ces conditions, le réseau comptable de la Douane assure essentiellement des tâches de recouvrement amiable et de comptabilité, auxquelles s'ajoute le paiement des dépenses du programme budgétaire « facilitation et sécurisation des échanges », hors dépenses de personnel, assuré par l'un de ses postes comptables.

Au surplus, conformément aux recommandations formulées précédemment par la Cour, l'autoliquidation de la TVA à l'importation, c'est-à-dire sa déclaration et son paiement mensuels à la DGFIP selon le régime de droit commun, est désormais possible sous certaines conditions aux entreprises choisissant d'importer des biens et des services en France, comme c'est déjà le cas depuis longtemps dans presque tous les États disposant des principales plateformes portuaires et aéroportuaires en Europe. Les opérateurs concernés sont dispensés des procédures de garantie (crédits d'enlèvement, caution) antérieurement obligatoires. Cette réforme contribue à l'attractivité des plateformes portuaires et aéroportuaires françaises. Elle entraîne le transfert progressif de l'encaissement de cet impôt vers le réseau de la DGFIP et une réduction significative des recettes fiscales recouvrées par le réseau comptable de la Douane : en 2016, un quart de la TVA à l'importation a été autoliquidée et cette part est en augmentation au premier semestre 2017.

Le maintien de deux réseaux de recouvrement séparés dans les ministères économiques et financiers, depuis la création de la DGFIP et le mouvement de fusion qu'elle a permis, n'apparaît donc ni pertinent ni efficace. La Cour estime en conséquence qu'il conviendrait d'organiser le transfert de la fonction de recouvrement de la Douane à la DGFIP en adaptant la chaîne de traitement pour garantir la même liaison automatisée entre les services d'assiette et de recouvrement, au moyen d'un système d'information prenant en compte les garanties de paiement propres aux droits et taxes collectés par la Douane.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La Douane gère toujours un portefeuille hétérogène de taxes et de mécanismes de dégrèvement, dont beaucoup de composantes apparaissent obsolètes, sources de frais de gestion coûteux et de complications inutiles pour les usagers. Le chantier de suppression des taxes à bas rendement entrepris sous la précédente législature n'a pas porté les fruits attendus. Les taxes sur les farines et les céréales devraient être supprimées, le droit de francisation et de navigation et la fiscalité des poids lourds modernisés, la gestion des droits de port transférés à d'autres autorités. Le dispositif de remboursement de la TICPE aux transporteurs routiers et aux taxis, dont le coût de gestion est trop élevé, mobilise d'importants moyens en personnel pour des contrôles trop détaillés et aux enjeux relativement faibles. Il devrait être simplifié.

D'une manière générale et si l'on excepte quelques impôts à fort rendement collectés auprès d'un petit nombre de redevables (fiscalité énergétique et sur les tabacs), les missions fiscales comportent des coûts élevés pour la Douane, tant du fait des caractéristiques propres aux impôts concernés qu'en raison du retard apporté à la modernisation des moyens de gestion mis en œuvre.

En continuant à employer des effectifs nombreux à des tâches fréquemment à faible valeur ajoutée plutôt que de redéployer ses moyens budgétaires pour favoriser la dématérialisation de ses échanges avec les usagers, renforcer ses équipes de contrôle, réduire ses coûts et proposer à ses usagers un service public moderne et de meilleure qualité, la Douane a pris un retard qu'elle n'est pas encore parvenue à rattraper. Les efforts de dématérialisation et de réorganisation déployés depuis la dernière enquête de la Cour n'ont pas encore réellement produit leurs effets : les effectifs employés ont peu diminué et les coûts demeurent trop élevés au regard des enjeux.

Une démarche ambitieuse de modernisation et de simplification est parfaitement réalisable, à condition de prendre enfin à bras le corps le sujet et redéployer les moyens de la Douane vers son cœur de métier, sans les disperser dans des tâches qui seraient aussi bien assumées par d'autres administrations.

En conséquence, la Cour formule les recommandations suivantes :

- 1. transférer à la DGFIP la gestion de la taxe sur les maisons et cercles de jeux ou l'impôt éventuellement appelé à la remplacer ;*
 - 2. réexaminer la TSVR dans le cadre d'une réforme d'ensemble de la fiscalité sur les transports ;*
 - 3. mettre fin au système coûteux des remboursements de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et lui substituer un autre mécanisme ;*
 - 4. supprimer les taxes sur les farines et les céréales et relever à due concurrence les autres taxes affectées aux organismes bénéficiaires ;*
 - 5. transférer aux autorités portuaires la gestion des droits de port ;*
 - 6. fixer une échéance rapprochée pour la mise en service du projet de portail unique dématérialisé pour l'immatriculation, la francisation des navires et la gestion du DAFN ;*
 - 7. systématiser et rendre obligatoire pour tous les redevables l'utilisation d'applicatifs informatiques permettant la télédéclaration et le télépaiement des taxes gérées par la Douane, ainsi que la dématérialisation des déclarations des opérateurs de la filière vitivinicole (casier viticole informatisé, déclarations récapitulatives mensuelles) ;*
 - 8. réduire fortement le nombre des implantations locales en concentrant l'exercice des missions fiscales sur quelques sites ;*
 - 9. organiser le transfert de la fonction de recouvrement de la Douane à la DGFIP.*
-

Réponses

Réponse commune du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire et de la ministre auprès du ministre d'État, chargée du transport.....	330
Réponse du ministre de l'agriculture et de l'alimentation	332
Réponse du ministre de l'action et des comptes publics.....	334

Destinataire n'ayant pas répondu

Ministre de l'économie et des finances
--

**RÉPONSE COMMUNE DU MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA
TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET DE LA
MINISTRE AUPRÈS DU MINISTRE D'ÉTAT, CHARGÉE DU
TRANSPORT**

I. En ce qui concerne les recommandations de la Cour des comptes

Concernant les droits de port

La Cour s'est intéressée aux droits de ports, redevances appliquées aux navires lors des séjours dans les ports français, et recommande d'en transférer la gestion aux autorités portuaires.

Or le rôle de la douane dans cette mission est aujourd'hui essentiel. La stabilité financière de nos ports est une nécessaire condition pour leur permettre de jouer leur rôle au service du commerce extérieur français. Aux multiples risques fiscaux, conjoncturels ou budgétaires qui planent actuellement sur le modèle économique des grands ports maritimes, il convient d'éviter d'ajouter une remise en cause des fondements de leur système de financement. En effet, la question du gestionnaire ne concerne pas seulement les circuits de perception mais plus fondamentalement les conditions du recouvrement, notamment les taux et les délais de recouvrement (impactant respectivement les recettes et la trésorerie des ports). Ainsi, plus particulièrement, concernant la redevance sur les marchandises dont le circuit de perception pourrait être affecté par la mise en œuvre du dédouanement centralisé communautaire, des travaux sont en cours entre nos services et l'administration des douanes afin de pérenniser la qualité de la perception actuelle. Les solutions recherchées impliquent en revanche une simplification et une dématérialisation accrue des procédures.

Concernant les transports routiers

Parmi les propositions formulées par la Cour pour réduire le coût de gestion du mécanisme de remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE), figure celle de la substitution de ce mécanisme par un crédit d'impôt.

Nous soutenons l'objectif d'optimisation des coûts de gestion préconisé par la Cour mais tenons à exprimer notre désaccord sur tout mécanisme qui augmenterait le délai de remboursement aux entreprises par rapport à la situation actuelle, à l'image d'un crédit d'impôt. En effet, un différé dans le temps plus important du remboursement aux entreprises du secteur présenterait un impact négatif très fort sur leur trésorerie et donc sur leur situation financière, dans un contexte de concurrence

économique exacerbée et alors que le poste carburant peut représenter pour elles plus de 20 % des coûts d'exploitation.

La Cour appelle à une réforme de la taxe spéciale sur les véhicules routiers (TSVR) dans le cadre plus général d'une révision de la fiscalité française sur les poids lourds.

Nous précisons que la question de la fiscalité française sur les poids lourds est abordée dans le cadre des travaux des Assises de la mobilité et de l'élaboration du projet de Loi d'Orientation des Mobilités qui en découlera.

Par ailleurs, si les taux de cette taxe ont bien été réduits en 2009 pour être alignés sur les niveaux minimaux autorisés par la législation européenne afin de compenser le coût de l'écotaxe, ils n'ont pas été relevés suite à l'abandon de cette dernière dans la mesure où une augmentation de l'accise du carburant professionnel à hauteur de 4cts/l a été mise en place (soit un produit annuel de près de 280 M€).

II. En ce qui concerne les autres remarques de la Cour des comptes

La Cour indique qu'il serait souhaitable de simplifier et de coordonner les procédures d'immatriculation et de francisation qui sont assurées respectivement par les services des affaires maritimes et des douanes.

Cette démarche est en cours dans le cadre de l'application de la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016, qui prévoit la délivrance d'un document unique. La future procédure qui sera mise en œuvre début 2018 permettra à l'utilisateur d'adresser sa demande à l'un ou à l'autre des services. L'émission du titre unique se fera par un échange d'information entre les deux administrations.

Pour les navires de plaisance, il convient de noter que les procédures d'immatriculation et de francisation conduisent déjà à la délivrance d'un titre unique à la plaisance.

RÉPONSE DU MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ALIMENTATION

Dans ce projet d'insertion, la Cour des comptes dresse un bilan des actions menées depuis son dernier rapport sur le même sujet en 2014. Elle note en particulier que les taxes sur les farines et sur les céréales ont été maintenues de manière injustifiée dans la mesure où elles ont un faible rendement et sont inadaptées pour répondre aux objectifs qui leur étaient assignés.

La taxe fiscale affectée (TFA) sur les céréales a été créée en janvier 2004 pour remplacer les taxes parafiscales céréalières qui finançaient historiquement l'office national interprofessionnel des grandes cultures et l'institut technique des céréales et des fourrages. Depuis le 1^{er} juillet 2016, le taux de la TFA a été abaissé de 0,28 euros (€) par tonne de céréales collectée contre 0,36 € par tonne auparavant et, en parallèle, son plafond annuel a été abaissé à 18 millions d'euros (M€).

Les objectifs ayant guidé ces révisions sont :

- l'ajustement du plafond de la taxe au plus près des estimations de son produit ;*
- une réduction de la pression fiscale pesant sur les entreprises agricoles.*

La recette de cette taxe est reversée intégralement à FranceAgriMer (FAM) pour financer son budget de fonctionnement. Elle contribue, avec la dotation du programme 149, à couvrir les dépenses de fonctionnement de l'établissement. En 2014, le produit de la TFA céréales représentait 13 % du budget de fonctionnement total de FAM et près de 39 % du budget de fonctionnement hors charges de personnel. Les actions menées par l'établissement sont pour partie au profit de la filière des céréales. En particulier, la taxe permet de maintenir le dispositif de suivi et d'information du secteur céréalier (suivi des marchés, suivi de la qualité des récoltes...) et de garantir un dialogue privilégié entre les professionnels et les pouvoirs publics par l'organisation d'instances de concertation telles que les conseils spécialisés des céréales et les réunions bilan qui ont lieu mensuellement.

Par conséquent, le maintien de cette taxe me paraît important pour la filière.

S'agissant de la taxe sur les farines, en application de l'article 1618 septies du code général des impôts et de l'article 333 H bis à quinquies de l'annexe III du même code, une taxe portant sur les quantités de farines

livrées ou mises en œuvre, en vue de la consommation humaine, ainsi que sur les produits introduits en provenance d'autres États membres ou importés, est perçue au profit de la mutualité sociale agricole. Cette taxe a été instaurée en 1962 et son taux est, depuis 1993, de 15,24 € par tonne. Ses redevables sont les meuniers ainsi que les opérateurs qui introduisent ou importent les farines.

Il existe deux types d'exonération :

- les quantités de farines expédiées ou exportées, directement exonérées par la direction générale des douanes et droits indirects ;

- les quantités de farines contenues dans les produits à base de farine expédiés ou exportés. Cette exonération est actuellement gérée par FAM, qui rembourse aux transformateurs le montant de la taxe appliquée aux volumes correspondants.

Le produit intégral de la taxe est affecté dès l'origine au régime de protection sociale des non-salariés agricoles : à la branche maladie jusqu'en 2016, puis en 2017 à la branche vieillesse de base. Le projet de loi de financement de la sécurité sociale 2018 comporte une mesure visant à affecter le produit de la taxe au régime de retraite complémentaire obligatoire (RCO) des non-salariés agricoles pour combler, avec d'autres mesures, un déficit de financement.

Cette taxe représente une charge pour les entreprises concernées et grève la compétitivité du secteur de la meunerie sur le marché intérieur, mais aussi à l'export, et est source de lourdeurs administratives.

Un travail sur la suppression de cette taxe pourrait donc être envisagé. La suppression ne doit cependant pas déstabiliser le rééquilibrage financier du régime de RCO qui n'a pas la capacité d'emprunt. L'impact de la suppression de cette taxe est avant tout budgétaire et son produit, avoisinant les 61 M€, devrait nécessairement être compensé par un montant équivalent.

RÉPONSE DU MINISTRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS

Quatre ans après son premier examen des missions fiscales de la douane, cette analyse de la Cour des comptes est l'occasion de tirer un premier bilan des réformes engagées sur ce champ de compétence de la direction générale des Douanes et Droits indirects (DGDDI).

La Cour des comptes a ainsi pu apprécier la mise en œuvre des orientations stratégiques consistant à centraliser la gestion de certaines taxes (taxe spéciale sur les véhicules routiers, remboursements de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques, taxe générale sur les activités polluantes), à engager une dématérialisation résolue des obligations déclaratives et de paiement ainsi qu'une diminution des implantations territoriales de la douane.

Témoin de cette amélioration de la performance, le coût global de la collecte de 100 euros de droits et taxes gérés par la douane est en baisse continue au cours des dernières années. Il aura ainsi diminué de plus de 20 % entre 2008 et 2018, année à laquelle ce coût devrait atteindre 41 centimes d'euros, ce qui fait de la collecte opérée par la douane une collecte très efficiente.

Depuis cette précédente analyse, des réformes de simplification ont également été mises en œuvre au bénéfice des contribuables, comme l'autoliquidation de la taxe sur la valeur ajoutée à l'importation qui place désormais nos grandes infrastructures de transports portuaires et aéroportuaires à un niveau compétitif par rapport à nos principaux partenaires économiques européens.

Ce nouvel examen de la Cour des comptes trace des perspectives sur trois axes : examen de la pertinence de certaines taxes recouvrées par la douane, modernisation de la gestion, simplification des structures.

Ces axes correspondent aux objectifs du plan de réforme que j'ai assigné à la transformation de la fonction de recouvrement des prélèvements obligatoires dans le cadre du programme « Action publique 2022 ».

Ainsi, le réexamen de la taxe spéciale sur les véhicules routiers pourrait trouver sa place dans une réflexion globale de la fiscalité sur les transports. Je rappelle en effet que cette taxe est, en France, au niveau minimal prévu par la réglementation communautaire, et qu'en conséquence une évolution de cette taxe ne peut s'envisager que dans le cadre d'une réforme plus vaste des textes communautaires qui la prévoient.

De même, la suppression de la taxe sur les farines pourrait s'envisager, comme le Gouvernement l'a indiqué au Parlement dans le cadre de l'examen du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2018, dans le cadre d'une stratégie globale de suppression de taxes à faible rendement et en trouvant une recette de substitution pour le financement de la retraite complémentaire des agriculteurs.

Par ailleurs, les contribuables doivent pouvoir s'acquitter le plus simplement des prélèvements ce qui suppose que le Gouvernement généralise les téléprocédures pour la déclaration, comme pour le paiement, en portant une attention particulière à la simplicité pour le contribuable qui doit pouvoir fournir une unique fois les informations demandées.

Cette orientation de simplification et de dématérialisation se retrouve dans les propositions de systématisation, d'ores et déjà engagée, des applications informatiques permettant la télédéclaration et le télépaiement des taxes gérées par la douane, ainsi que la dématérialisation des déclarations de la filière vitivinicole.

Cette simplification peut également prendre d'autres formes. Ainsi, j'ai demandé à la DGDDI d'engager une réflexion avec les professionnels pour permettre aux transporteurs routiers de s'approvisionner directement en gazole à taux réduit, tout en préservant les capacités de contrôle et de lutte contre la fraude de la douane.

Simplifier la fiscalité me semble enfin constituer un préalable aux propositions formulées sur la fiscalité des transports (droit annuel de francisation des navires, droits de port).

En ce qui concerne enfin les organismes en charge de la collecte de manière générale, les propositions de simplifications doivent être analysées au regard de la recherche du meilleur service pour le contribuable et du plus faible coût pour la collectivité.
