

# CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION ORDINAIRE DE 1957-1958

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 février 1958.

## RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des finances (1) sur les propositions de résolution de :

- 1° M. CUIF, Mme Marie-Hélène CARDOT, MM. HOUDET, LACHÈVRE, François PATENOTRE, PERDEREAU et RESTAT, *tendant à inviter le Gouvernement à modifier l'article 17 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 relatif au nouveau régime fiscal des transports de marchandises ;*
- 2° M. PAUMELLE, *tendant à inviter le Gouvernement à modifier l'article 2 du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 de manière à étendre au département du siège de l'exploitation et aux départements limitrophes l'exonération de la taxe générale et de la surtaxe sur les transports de produits et matériels agricoles et forestiers.*

Par M. Martial BROUSSE

Sénateur.

---

(1) Cette Commission est composée de : MM. Alex Roubert, *Président* ; Jacques Masteau, Fléchet, Chapalain, *vice-Présidents* ; André Litaize, Coudé du Foresto, N..., *Secrétaires* ; Pellenc, *Rapporteur général* ; Alric, Armengaud, Auberge, Jean Berthoin, Bousch, André Boutemy, Martial Brousse, Courrière, Jacques Debû-Bridel, Driant, Fillon, Fousson, Gaspard, Georges Laffargue, Waldeck L'Huillier, Paul Longuet, de Montalembert, Pauly, Georges Portmann, Primet, Mlle Rapuzzi, MM. Jean-Louis Tinaud, Maurice Walker.

Voir les numéros :

Conseil de la République : 695 (session de 1956-1957), 214 (session de 1957-1958).

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des finances a été saisie de deux propositions de résolution déposées par nos collègues MM. Cuif et Paumelle relatives au régime fiscal des transports agricoles. Ces deux propositions ont essentiellement pour objet de demander une révision des conditions d'exonération des taxes et surtaxes instituées par l'article 17 de la loi du 4 août 1956 en ce qui concerne les transports agricoles et forestiers.

Ces questions intéressent d'ailleurs vivement le Parlement puisque diverses propositions de résolution, propositions de loi et questions écrites ont été déposées depuis la mise en application du nouveau régime fiscal des transports.

En dehors des deux propositions de résolution indiquées plus haut, on peut, en effet, signaler au Conseil de la République une question orale de notre collègue M. Durieux et à l'Assemblée Nationale une question écrite de M. Hénault, les propositions de résolution de M. Lainé (n° 3572), de M. Caillavet (n° 4050) de M. Bouyer (n° 4305) ayant fait l'objet du rapport de M. Sagnol (n° 6080) au nom de la commission de l'agriculture de l'Assemblée Nationale, ainsi qu'une proposition de loi de M. Lainé (n° 5968) sur laquelle le Secrétariat d'Etat au Budget a donné un avis défavorable.

\*  
\* \*

Ces diverses interventions ne sauraient étonner ceux qui ont suivi, dans les deux Assemblées, les discussions qui ont abouti au vote du texte qui finalement est devenu l'article 17 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 (qui était l'article 12 du projet de loi soumis au Parlement).

Qu'il me soit permis, afin de bien légitimer les raisons invoquées par nos collègues pour obtenir les modifications proposées, de rappeler le plus brièvement possible ces discussions.

L'article 12 proposé par le Gouvernement avait, selon lui, pour but principal de permettre une coordination des transports rail-route et d'améliorer la situation financière de la S. N. C. F.,

ainsi qu'il résulte d'une déclaration de M. Pinton, Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics :

« ... Il faut faire face à deux impératifs jugés par vous-mêmes, à maintes reprises, fondamentaux: la coordination du rail et de la route, d'une part, la situation financière de la S. N. C. F., d'autre part.

« Ce sont ces deux impératifs qui commandent, selon moi, la reprise de l'article 12.

« Nos difficultés viennent de l'absurde, mais sans doute inéluctable rivalité qui oppose le fer et la route... » (1).

Cette coordination ne pouvait se faire que si les transporteurs publics s'y prêtaient. Or, ces transporteurs, pour s'y prêter, exigeaient ce qu'ils appelaient l'égalité des charges entre les transporteurs publics et privés, principe sur lequel j'aurai à revenir.

A l'Assemblée Nationale, le Rapporteur général en demande pourtant la disjonction.

M. Courant estime que cette surcharge est une erreur économique.

Finalement, cet article est adopté par 275 voix contre 121, après que la question de confiance ait été posée par le Gouvernement.

Le 12 juillet, l'article 12 est discuté par le Conseil de la République. Notre Commission des finances propose un texte très différent de celui de l'Assemblée Nationale et permettant de substantielles exonérations pour éviter des répercussions trop importantes sur les prix. Elle prévoyait notamment une réduction des taxes des deux tiers pour les régions sous-développées.

Notre Rapporteur général, M. Pellenc, souligne que ce sont les transporteurs privés qui feront les frais de l'opération, qu'il en résultera une augmentation de 4,8 p. 100 à 12,50 p. 100 et s'élève contre les augmentations de frais que supporteront notamment les denrées alimentaires et la construction. Il craint que ces improvisations n'aient, sans que l'on s'en rende compte, de graves répercussions du point de vue économique et que l'on ne tende à régler trop sommairement les problèmes de coordination.

M. Driant dépose un amendement tendant à exonérer les véhicules des exploitants agricoles et forestiers.

---

(1) *Journal officiel*, Débats Assemblée Nationale 1956, page 2908.

A ce sujet, M. Pinton indique :

« Il n'est naturellement pas dans l'intention du Gouvernement de taxer les transports qui ne constituent qu'une phase d'un travail déterminé et qui n'ont absolument rien à voir avec les problèmes de coordination. » (1).

Le Ministre, répondant à M. Driant, ajoute ces précisions qui méritent aujourd'hui d'attirer notre particulière attention :

« ... Mais je voudrais attirer l'attention du Conseil de la République sur le grave inconvénient qu'il y aurait, dans un texte de cette nature, qui contient des dispositions d'ordre général, à ajouter des précisions ne concernant que certains transports: la liste établie prend d'emblée un caractère limitatif et rend difficile, sinon impossible, l'extension à d'autres produits des avantages prévus... »

«... Je puis vous dire personnellement et publiquement que nous n'avons nullement l'intention de taxer ce genre d'appareillage (M. Driant avait signalé les véhicules des exploitations agricoles) qui, encore une fois, n'est pas pour moi un véhicule, mais un instrument de travail, comme d'autres qui relèvent de la construction ou des travaux publics... » (1).

La Commission des finances s'oppose à une énumération des exonérations mais donne au Gouvernement la possibilité de faire les détaxations utiles.

M. Debû-Bridel vote contre l'article 12 parce que la fiscalité est une chose et la coordination en est une autre.

Le 23 juillet, l'Assemblée Nationale reprend l'article 12 en deuxième lecture. M. Courant estime que ces dépenses risquent d'occasionner une flambée des prix et que la coordination est moins essentielle que le maintien des prix.

La Commission de l'Assemblée Nationale présente une nouvelle rédaction diminuant le taux des taxes et instituant des exonérations exclusivement pour l'industrie du bâtiment; en séance, par voie d'amendement, les matières pondéreuses sont à leur tour exonérées. Le texte est alors voté après que la question de confiance ait été à nouveau posée.

En deuxième lecture, la Commission des finances du Conseil de la République reprend les exonérations votées en première lecture. M. Brunhes demande la reprise du texte de l'Assemblée Nationale, beaucoup moins précis en ce qui concerne ces exonérations.

M. Pellenc, défendant le texte de la Commission, ne veut pas aboutir à une machine à faire sauter le franc.

---

(1) *Journal officiel*, Débats Conseil de la République 1956, page 1540.

Il précise que cet article est fiscal et qu'il a le souci de rétablir la situation de la S. N. C. F. par des taxes nouvelles et non la coordination mise en avant pour les faire accepter plus facilement.

Il craint que même les transports ne pouvant être faits que par la route, faute du rail, seront grevés et il cite le charbon, les œufs, le lait, les briques transportées par le maçon avec camionnette.

On frappe donc les départements ne disposant pas d'autre moyen de transports que la route; cela se traduit par 6 à 9 p. 100 de charges supplémentaires.

Le texte de la Commission du Conseil de la République est mauvais mais moins mauvais que celui de l'Assemblée Nationale car il y a des dégrèvements.

Citons certains arguments de notre Rapporteur général :

« ... Il s'agit tout simplement de savoir si, oui ou non, dans le texte qui vous est proposé par votre Commission des finances, les agriculteurs sont exonérés en ce qui concerne les transports spécifiquement agricoles. Notre texte permet au Gouvernement de les exonérer; le texte de l'Assemblée Nationale, c'est-à-dire celui de M. Brunhes, ne le permet pas.

« Il s'agit de savoir si les transports de denrées alimentaires, de produits périssables, de ravitaillement pourront être exonérés par le Gouvernement. Notre texte le permet; le texte de l'Assemblée Nationale, repris par M. Brunhes, ne le permet pas.

« Il s'agit de savoir si les artisans pourront être exonérés du paiement de ces redevances. Le texte de l'Assemblée Nationale ne le permet pas.

« Il s'agit de savoir si les régions sous-développées, les régions de montagnes, les vallées inaccessibles à aucun autre moyen de transport que le transport routier, qui seront indiscutablement frappées d'une manière très lourde par l'augmentation sans discrimination des charges des transporteurs routiers, pourront bénéficier d'un correctif qui leur évitera, avec un renchérissement important des prix, une accentuation de leur asphyxie économique. Le texte de la Commission des finances le permet; le texte de l'Assemblée Nationale ne le permet pas... » (1).

M. Courrière demande l'exonération pour les produits agricoles.

M. Filippi déclare :

« ... J'admets, bien sûr, que les agriculteurs disposant d'une camionnette ou d'un camion destiné au transport du fumier ne doivent pas être imposés. Quant aux artisans fiscaux, je n'ai pas encore examiné le problème. Je n'y ai donc pas apporté de solution. Je demanderai à M. Courrière et à M. Pellenc de vouloir bien accepter mes déclarations selon lesquelles la camionnette de l'agriculteur qui transporte du fumier ou des produits agricoles au marché voisin sera comprise parmi les véhicules bénéficiant de l'exonération. J'examinerai ensuite le problème d'ensemble que posent ces artisans fiscaux... » (2).

(1) *Journal officiel*, Débats Conseil de la République 1956, page 1769.

(2) *Journal officiel*, Débats Conseil de la République 1956, page 1772.

M. Courrière intervient en faveur des artisans.

M. Filippi déclare :

« ... Il faut distinguer entre les artisans transporteurs publics et les artisans transporteurs privés. Je pense que le cas auquel vous vous référez est celui des artisans transporteurs privés, c'est-à-dire ceux qui ont un métier pour l'exercice duquel ils disposent d'un camion. S'il en est ainsi, je vous promets formellement d'examiner ce cas dans le cadre des décrets. Mais, en ce qui concerne les artisans transporteurs publics, je vous informe tout de suite que je ne pourrai pas les dégrever... » (1).

M. Courrière retire l'amendement qu'il avait déposé.

Il me paraît que les paysans doivent être traités comme les artisans.

Le 26 juillet, le texte est examiné en troisième lecture par l'Assemblée Nationale et elle adopte, sans discussion, le texte voté par elle en deuxième lecture.

En troisième lecture, notre Commission des finances, tout en estimant que son texte est moins mauvais que celui adopté par l'Assemblée Nationale, accepte ce dernier texte, mais demande certaines modifications tendant à l'exonération :

- des véhicules des artisans et des paysans dont la circulation n'a aucun rapport avec la coordination ;
- des travaux publics ;
- des artisans visés au paragraphe 5 de l'article 184 du code général des impôts.

M. Pinton fait alors la déclaration suivante :

« Lorsque je précise aujourd'hui que les transports destinés aux exploitations agricoles ou forestières sont assimilés dans notre pensée aux transports des matières pondéreuses et à ceux de l'industrie des Travaux publics et du Bâtiment, serai-je assez malheureux pour ne pouvoir recueillir votre acquiescement ?

« Dans ces conditions, j'estime que les engagements que je prends ici — et qui figureront au *Journal officiel* — doivent vous donner satisfaction. » (2).

M. Courrière a confiance en M. Pinton, moins en ses services.

Le texte de la Commission des finances est adopté, et les transports agricoles sont assimilés aux transports intérieurs des entreprises, ce qui va permettre aux Services de la rue de Rivoli de limiter par trop l'étendue du secteur à l'intérieur duquel joueront les exonérations.

Le 31 juillet, l'Assemblée Nationale adopte ces exonérations et ne fait que préciser que les artisans ne seront exonérés que pour un camion ne dépassant pas 5 tonnes.

---

(1) *Journal officiel*, Débats Conseil de la République 1956, page 1772.

(2) *Journal officiel*, Débats Conseil de la République 1956, page 1883.

Précisons que M. Alliot ayant demandé si le texte prévoyant l'exonération des taxes pour les véhicules des exploitations agricoles et forestières étaient maintenues, il lui fut répondu par l'affirmative, ce qui permit à M. Tourtaud d'ajouter: « Cette disposition est d'ailleurs conforme au Code général des impôts. » (1)

\*  
\* \*

En relisant les nombreuses interventions qui ont eu lieu, j'ai l'impression très nette que le législateur, craignant les répercussions que pouvaient avoir ces taxes sur certains prix, notamment sur ceux des denrées alimentaires et de la construction, a voulu exonérer de ces taxes les agriculteurs et les artisans, et dégrever les travaux publics et l'industrie du bâtiment.

Sous la pression des parlementaires, les représentants du Gouvernement ont fait de nettes déclarations donnant sur ces points des assurances formelles.

Je n'ai pas l'impression que le décret du 19 septembre 1956 et les circulaires d'application aient tenu intégralement compte de ces déclarations gouvernementales.

Le premier motif invoqué a été une plus grande possibilité de résoudre favorablement le problème de la coordination.

Est-on beaucoup plus avancé dans ce domaine aujourd'hui qu'en 1956 ?

Le résultat le plus réel a été la réduction des frais (taxe sur prestations de services) de la S. N. C. F. et l'augmentation des frais des transporteurs privés. Tout s'est passé comme si l'on avait voulu atténuer le déficit de la S. N. C. F. par une imposition supplémentaire des entreprises privées, certaines de celles-ci voyant en outre leurs frais augmentés par suite de l'impossibilité où elles se trouvent de déduire de la T. V. A. une taxe sur les prestations de service, celle-ci ayant été supprimée.

On a essayé de légitimer cette nouvelle imposition en posant le principe, valable en soi, d'une nécessaire égalité devant l'impôt des transports publics et des transports privés.

S'agit-il vraiment de rétablir une égalité devant l'impôt ?

Il est exact que les opérations de transport exécutées à titre privé par un particulier ne donnaient pas lieu à paiement des impôts que devaient acquitter, par le paiement de la taxe à la

valeur ajoutée, les opérations de transport exécutées par un transporteur professionnel. Mais on ne voit pas pourquoi elles y auraient donné lieu. L'opération de transport est en effet l'acte commercial spécifique du transporteur professionnel. Pour le transport privé, l'opération de transport est l'un des actes qui concourent à l'accomplissement de l'activité professionnelle et qui aboutissent à l'acte commercial spécifique qui, lui, donne lieu à paiement d'un impôt (T. P. S., T. V. A., etc.), sans préjudice des impôts directs généraux (bénéfices industriels et commerciaux, etc.) et des impôts personnels. On peut même dire qu'un commerçant ou un industriel paye, en règle générale, plus d'impôts qu'un transporteur public. Ce transporteur privé constitue, pour une entreprise, une phase d'un travail déterminé que le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics avait indiqué ne pas vouloir taxer.

Si la nouvelle taxation est jugée légitime, il n'y a pas de raison de ne pas l'étendre à tous les actes professionnels ou privés que peut accomplir un particulier, alors qu'il existe des professionnels qui, faisant commerce des mêmes activités, payent à ce titre des impôts professionnels (emballeurs, experts comptables, agents de publicité, coiffeurs, restaurateurs, etc.).

Un agriculteur utilise son tracteur pour labourer ou pour moissonner. Va-t-on lui faire payer des taxes parce qu'il existe des entreprises de labour ou de battage, étant donné qu'il doit en payer pour effectuer avec ce même tracteur des transports, et ce sous prétexte que les transporteurs publics professionnels en payent les taxes ?

\*  
\* \*

Certes, il ne s'agit pas de revenir sur le vote de l'article 17 de la loi du 4 août 1956, surtout à l'occasion d'une simple proposition de résolution, mais le sentiment d'avoir voulu légitimer — à tort, selon moi — ces taxes par un désir de justice fiscale, si cher au cœur des contribuables, devrait inciter l'Administration de la rue de Rivoli à être un peu plus souple dans l'application des textes qui ont été votés.

Cette Administration sait parfaitement utiliser le mot « intérieur » qui figure au 2<sup>e</sup> alinéa du paragraphe II de la loi du 4 août 1956 qui lui permet de paraître libérale quand elle accorde l'exonération prévue dans le canton et les cantons limi-

trophes alors que je reste persuadé que le législateur a voulu exonérer toutes les opérations se rapportant à l'activité professionnelle des exploitants agricoles et des artisans.

Le décret du 19 septembre 1956 a décidé d'exonérer seulement les véhicules servant au transport de certaines marchandises nécessaires à l'exploitation agricole ou forestière et circulant dans un secteur comprenant le canton et les cantons limitrophes.

L'exposé des motifs des diverses propositions de résolution et de loi déposées par nos collègues font ressortir les inconvénients de ces discriminations tant en ce qui concerne la définition des marchandises que sur l'étendue géographique de la zone de franchise.

Ce même décret, qui prévoit des dégrèvements pour les travaux publics et pour l'industrie du bâtiment, en fixe le taux à 20 p. 100. Sur ce point également l'Administration a-t-elle tenu vraiment compte du désir du législateur qui craignait une sensible augmentation du coût des transports et de la construction ?

Il avait été formellement promis que les tracteurs et camions à gazogènes seraient exonérés et cependant l'Administration taxe les remorques attelées à des tracteurs et des camions à gazogènes si la charge de ces remorques est supérieure à 3 ou à 6 tonnes.

Est-ce bien, là aussi, répondre à la volonté du législateur ?

\*  
\* \*

Pour en revenir à nos propositions de résolution intéressant les exploitations agricoles, il y a lieu de considérer que nos collègues demandent que les textes en vigueur soient amendés sur deux points :

- l'extension de la définition des marchandises transportées admises à exonération ;
- étendue géographique de la zone de franchise (canton et cantons limitrophes).

Dans les deux cas, les déclarations répétées des Ministres au cours des débats ne sauraient s'interpréter autrement que comme l'intention formelle de voir l'agriculteur procéder à tous les transports qui concourent normalement à l'exercice de sa profession, *sans payer de taxe*. L'exonération ne doit, en consé-

quence, être refusée que si l'agriculteur exécute des opérations qui n'appartiennent pas au cycle normal de l'exploitation, par exemple s'il exécute un transport, au demeurant légitime, mais qui échappe aux obligations courantes de sa profession, ou s'il transporte, pour un tiers, des produits dont le transport donnerait lieu, pour ce tiers, au paiement de la taxe (ce qui serait alors une fraude).

#### A. — EXONÉRATION DES PRODUITS ET MATÉRIELS

La définition des *produits et matériels* admis à l'exonération a trouvé, dans les mesures d'application prescrites par l'administration, une acceptation restrictive qui ne semble se justifier ni en logique ni en fait et qui, probablement pour cette raison même, est *d'ailleurs difficile à préciser*.

Dans l'instruction n° 231 B du 22 novembre 1956, l'administration admet l'exonération de deux catégories de produits :

« — les produits et matériels agricoles ou forestiers ;

« — les produits ou matériels destinés à l'exploitation agricole (engrais, insecticides, anticryptogamiques, etc.). »

L'administration entend par conséquent *que des produits ou matériels destinés à l'exploitation agricole ne sont pas des produits ou matériels agricoles*. Quelle serait alors l'acception de ce dernier terme ? Si on suppose qu'il ne s'applique qu'aux produits ou matériels *spécifiquement et exclusivement agricoles*, il tombe sous le sens que l'exonération est sans application possible, car un agriculteur manipule bien évidemment, dans le travail courant de l'exploitation, des matériels ou produits qui ne sont pas *spécifiquement et exclusivement agricoles*.

L'instruction n° 74 B du 22 avril 1957 apporte des précisions. Ces précisions sont fournies à propos des *organismes de ramassage*. Mais il semble que le caractère général des termes employés atteste que l'administration étend les critères choisis à l'ensemble de la profession.

Un organisme de ramassage, qui a opéré le ramassage entre le lieu de ramassage et le lieu de stockage ou de transformation, ne pourra transporter en franchise, *au-delà de ce lieu de stockage ou de transformation*, que « *des produits ou matériels exclusivement destinés à la culture du sol (engrais, insecticides, anticryptogamiques, etc.)* ».

Et le texte résume ainsi les prescriptions à appliquer :

« En résumé, l'exonération prévue à l'article 2, II, 1<sup>o</sup>, du décret du 19 septembre 1956 s'applique aux véhicules lorsqu'ils transportent à l'intérieur du périmètre de franchise :

« 1<sup>o</sup> Les produits du sol, du lieu de récolte au lieu de stockage ou de conditionnement, ainsi que du matériel agricole ou forestier ;

« 2<sup>o</sup> Les produits destinés au sol, du lieu de stockage ou de conditionnement au lieu d'utilisation.

« Un véhicule qui servirait, même occasionnellement, à d'autres transports, devrait donc être soumis aux taxes et surtaxes dans les conditions du droit commun. »

Nous croyons donc ne pas déformer les vues actuelles de l'administration en concluant que l'exonération est finalement limitée :

- au matériel spécifiquement et exclusivement agricole (une moissonneuse-lieuse, par exemple, mais non pas un moteur ou une sauterelle) ;
- aux produits tirés *immédiatement* du sol, ou destinés *immédiatement* au sol.

\*  
\* \*

Telle semble bien la doctrine appliquée à l'ensemble des agriculteurs puisque, dans la pratique, on a refusé l'exonération, par exemple, au transport de la farine que l'agriculteur allait chercher chez le meunier, ou du sable qu'il apportait pour la réfection de ses bâtiments.

Mais l'exonération sera refusée alors à des produits ou matériels tels que :

- pulpes de betteraves, qui ne vont pas directement au sol ;
- farines, sable ;
- beurres et fromages ;
- aliments du bétail ;
- pailles et fourrages destinés au bétail, mais sera admise pour les pailles destinées à faire du fumier ;
- matériaux de construction destinés à l'entretien courant de la ferme ;
- matériels et outillages normaux de l'exploitation (moteurs, broyeurs, matériel de conditionnement et de manutention, sauterelles, chariots, accessoires, pièces de rechange, outillage de l'atelier, etc.) ;

— en général, le plus grand nombre des matériels ou produits nécessaires à la vie courante de l'exploitation et des habitants de la ferme.

Pour le transport de ces produits, le cultivateur devra payer les taxes ou faire appel à un transporteur public, car il est évident qu'aucun agriculteur ne restera six mois sans avoir à transporter l'un de ces produits ou matériels exclus de l'exonération, *de sorte que l'exonération est, en fait, sans application possible.*

La rigueur de cette conclusion est attestée par le fait que nous trouvons dans l'instruction n° 204 B du 4 novembre 1957 la dérogation suivante :

« IV. — *Véhicules effectuant des rétrocessions de produits laitiers.* — L'administration admet que les véhicules aménagés pour le transport du lait ne perdent pas le bénéfice de l'exonération prévue à l'article 2, II, 4°, du décret précité, lorsqu'ils ramènent accessoirement des crèmes, beurres et fromages rétrocedés aux exploitants agricoles qui ont fourni le lait. »

Nous voyons dans ce texte la preuve que l'administration, saisie d'un cas particulier, a reconnu que l'application des principes posés serait exagérément choquante. En réalité, les cas choquants pour lesquels le même assouplissement s'impose sont en nombre illimité.

## B. — DÉFINITION DE LA ZONE DE FRANCHISE

La définition de la zone de franchise (canton et cantons limitrophes) a provoqué la protestation de tous les agriculteurs dont le siège d'exploitation, voisin d'une limite de canton, est aussi voisin des limites de cantons limitrophes, en vertu d'une disposition géographique locale telle que la gare, la coopérative, le marché, la minoterie et, en général, le point de destination de ces mouvements habituels, sont situés hors du canton limitrophe. De telles dispositions locales sont fréquentes : il n'y a pas, alors, d'exonération.

L'Administration a apporté une légère correction à cette anomalie. Répondant à une question du 21 décembre 1957, le Ministre a précisé :

« Il est admis, par ailleurs, que l'exonération dont il s'agit n'est pas refusée, sur justification, aux exploitants agricoles dont les véhicules débordent légèrement ce rayon de franchise à l'occasion de leurs apports en coopérative ... »

Pourquoi exonérer l'accès aux seules coopératives ? Le marché, la gare, le moulin ne sont pas moins le but habituel des transports de l'agriculteur.

\*  
\* \*

Le Conseil de la République se trouve en présence de deux textes :

1° celui de M. Cuif et de certains de nos collègues, qui invite le Gouvernement à modifier et compléter l'article 17 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 afin d'assouplir pour les agriculteurs l'application du nouveau régime fiscal des transports routiers de marchandises ;

2° celui de notre collègue M. Paumelle, qui invite le Gouvernement à modifier l'article 2, paragraphe II, alinéa 3, du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956, de manière à étendre au département du siège de l'exploitation et aux départements limitrophes l'exonération de la taxe générale et de la surtaxe sur les transports de produits et matériels agricoles et forestiers.

Le texte de la proposition de résolution de M. Cuif me semble assez imprécis et il serait sans doute désirable que nous invitons le Gouvernement, non pas à modifier une loi, ce qui est tout de même réservé au Parlement, mais soit à déposer un texte modifiant cette loi dans un sens déterminé qui serait indiqué par notre proposition de résolution, soit, ce qui serait plus simple et plus rapide, à modifier le paragraphe II de l'article 2 du décret n° 56-933 du 19 septembre 1956, cette modification devant porter sur des points que nous puissions préciser dans notre proposition de résolution.

Le texte de notre collègue M. Paumelle porte sur l'alinéa 3 du paragraphe II du décret du 19 septembre 1956 qui a trait au secteur de franchise et demande à que ce secteur soit étendu au département et aux départements limitrophes.

Cette limitation présente encore quelques inconvénients. Je veux en citer un que je connais particulièrement. Le département de la Meuse est séparé de celui de la Moselle par un couloir du département de Meurthe-et-Moselle de 10 à 15 kilomètres de large. Certaines localités de la Meuse se trouvent à 30 kilomètres de la région mosellane (Metz et ses environs) sans que nos deux

départements soient limitrophes. Cette distance est inférieure à celle qui, à l'heure actuelle, permet aux agriculteurs de circuler en franchise. D'autres situations peuvent, à quelques kilomètres près, se produire dans l'ensemble du pays.

Cette solution ne me paraît pas correspondre exactement à la volonté du législateur.

Disons aussi que le titre « transports intérieurs » ne peut avoir un sens quand il s'agit d'un département et des départements limitrophes, si tant est qu'il puisse en avoir un dans les conditions actuelles.

Je crois pour ma part que le législateur a voulu exonérer le transport des marchandises, produits ou matériels dont la manutention est liée normalement aux besoins généraux ou particuliers de l'exploitation, à partir et à destination des lieux où l'agriculteur trouve normalement ses correspondants professionnels, techniques ou commerciaux. Ce qu'il convient de refuser à l'exonération, c'est le transport exécuté à des fins qui, si légitimes qu'elles soient, n'appartiennent pas à l'exercice normal de la profession (par exemple le transport de ~~matériaux~~ destinés à une maison de plaisance ou, à plus forte raison, à ~~des fins~~ illégitimes (transports pour des tiers soumis normalement à la taxation).

On dira qu'une définition aussi extensive est inapplicable dans la pratique, mais l'expérience montre que les définitions trop précises sont indûment limitatives (soit de façon délibérée, soit par omission).

Nous recommandons finalement que, en ce qui concerne les agriculteurs, l'exonération soit accordée pour les transports habituels qui auront fait l'objet, par les soins de chaque intéressé, d'une déclaration énumérative (en nature de marchandises, zone et relations), qui sera approuvée et visée par le Préfet. Nous rappelons à cette occasion les règles posées pour la dispense de tenir le carnet de bord des transporteurs privés, et notamment l'arrêté du 13 décembre 1952.

\*  
\* \*

En conclusion, j'avais fait plusieurs propositions à votre Commission :

1° Donner un avis favorable à une proposition de résolution s'inspirant de celle de M. Cuif et d'un certain nombre de

nos collègues et invitant le Gouvernement à modifier et compléter le décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 afin d'assouplir pour les agriculteurs l'application du nouveau régime fiscal des transports routiers des marchandises;

2° donner un avis favorable à la proposition de résolution de notre collègue M. Paumelle, qui est une amélioration de la situation actuelle mais qui ne résoud pas entièrement le problème et ne permet pas le transport en franchise des produits et matériels nécessaires à la marche d'une exploitation agricole;

3° reprendre la proposition de résolution de M. Lainé ayant fait l'objet d'un rapport de M. Sagnol et tendant à modifier le décret du 19 septembre dans un sens beaucoup plus libéral non seulement pour les agriculteurs mais aussi pour les entreprises de collecte, et ceci dans la zone dite « zone courte ».

J'indique, pour information, que le texte proposé dans le rapport de M. Sagnol est le suivant:

« L'Assemblée Nationale invite le Gouvernement à modifier le décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 pour :

« — exonérer de la taxe générale et de la surtaxe les transports de tous les produits nécessaires à l'exploitation agricole, ostréicole et mytilicole ainsi qu'aux entreprises de collecte de produits agricoles;

« — maintenir l'exonération de la taxe générale et de la surtaxe aux véhicules des entreprises de collecte qui livrent les produits conditionnés à un expéditionnaire, à la S. N. C. F. ou à leur propre clientèle;

« — étendre la zone d'exonération à tous les véhicules utilisés pour le transport de produits ou de matériels agricoles ou forestiers appartenant à un exploitant, une coopérative ou une entreprise de ramassage (les entreprises dont l'activité est auxiliaire de l'agriculture étant considérées comme des entreprises de ramassage) qui ne sortent pas des limites d'une zone, dite « zone courte », telle qu'elle est définie par l'article 29 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949. »

4° J'avais proposé enfin de prendre le problème en son entier et d'élaborer une quatrième proposition de résolution inspirée par une disposition de l'arrêté du 13 décembre 1952 instituant le carnet de bord.

Dans son article 6, cet arrêté prévoit que toute entreprise peut, pour les transports habituels qui correspondent à son activité, être dispensée des inscriptions particulières sur les carnets de bord sous certaines conditions.

Ne serait-il pas possible d'envisager une mesure analogue afin que l'exonération soit accordée pour tous les *transports habituels* auxquels se livrent les agriculteurs, transports qui auront fait l'objet, par les soins de chaque intéressé, d'une déclaration énumérative (en matière de marchandises, zone et relations) qui sera approuvée et visée par le Préfet.

Je rappelle ici les termes de l'article 6 de l'arrêté du 13 décembre 1952 en indiquant que les termes ne peuvent pas convenir intégralement au texte que nous souhaitons voir adopter par l'Administration mais que celle-ci peut parfaitement s'inspirer du principe parfaitement applicable du décret du 19 septembre 1956 :

« Toute entreprise peut, pour les transports habituels qui correspondent à son activité, être dispensée des inscriptions particulières sur les carnets de bord.

« A cet effet, elle adresse en triple exemplaire, au Préfet, Président du Comité technique départemental, une déclaration énumérant tant en nature de marchandises qu'en zones et, s'il y a lieu, en relations les transports en cause.

« Cette déclaration est visée par le Préfet et placée en tête du carnet de bord.

« Elle est, en outre, communiquée au Comité technique départemental pour faire connaître ses observations dans un délai de deux mois.

« Le Préfet peut retirer son visa si, après enquête, il est constaté que les termes de la déclaration ne correspondent pas aux transports visés au premier alinéa du présent article.

« Le visa peut être également retiré dans les cas d'infraction aux dispositions du présent arrêté.

« En cas de décision de retrait de visa, l'entreprise est tenue de remettre au Préfet l'original de sa déclaration. »

\*  
\*\*

Votre Commission des Finances a finalement décidé de faire sienne cette suggestion et de vous proposer la proposition de résolution dont la teneur suit :

### PROPOSITION DE RESOLUTION

*tendant à inviter le Gouvernement à modifier et à compléter le décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 afin d'assouplir, pour les agriculteurs, l'application du régime fiscal actuel des transports routiers de marchandises.*

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à modifier et à compléter le décret n° 56-933 du 19 septembre 1956 afin d'assouplir pour les agriculteurs l'application du régime fiscal actuel des transports routiers de marchandises en prenant une mesure s'inspirant des règles posées, pour la dispense de carnet de bord des transporteurs privés, par l'arrêté du 13 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 15 février 1953. »