



REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple – Un But- Une Foi

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement

PROJET D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS DU MALI

(10 ACP MLI 02/20 963)

**REALISATION D'UNE ETUDE SUR LA FISCALITE ET LA
PARAFISCALITE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER
AU MALI**

N/Réf : DAOR/PRESTATION DE SERVICE N°006/DP1 PAST DU 18/07/14

RAPPORT FINAL

PAR LE

**CABINET CHT
CONSEIL FISCAL**

Tél. : **(223) 20 23 26 74 / 66 74 97 87**

E-mail : cheick_dio@yahoo.fr

Immeuble GORO

Face au restaurant la « Vieille Marmite »

Av. du Mali, Rue 311, P C 361, Hamdallaye

ACI 2000 – Bamako - Mali

Janvier 2015

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	5
SIGLES ET ACRONYMES UTILISES	6
LISTE DES TABLEAUX.....	9
Résumé.....	10
Introduction	12
I. Contexte et justification de la mission	12
II. Objectifs de la mission	12
III. Approche méthodologique	13
Première partie : Etat des lieux de la fiscalité et de la parafiscalité applicable au secteur du transport routier.....	16
I. Les impôts directs et assimilés applicables au transport routier	16
1. La taxe sur les transports routiers	16
2. La vignette automobile	27
3. L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (IS-IBIC)	27
4. La Contribution Forfaitaire à la charge de l'employeur	32
5. La Taxe de Formation Professionnelle	33
6. La Taxe Emploi Jeunes.....	34
7. La Taxe de Logement	34
8. La patente.....	34
9. La taxe de voirie.....	35
10. La taxe communale de sortie des véhicules de transport public.....	35
11. La Taxe Foncière	36
II. Les impôts indirects applicables au transport routier	36
1. La Taxe sur la Valeur Ajoutée et les taxes à l'importation.....	36
2. La Taxe sur les Contrats d'Assurance	41
3. Les droits de timbre	41
4. La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers	44
5. La redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu.....	44
6. Les pénalités de surcharge	45

7.	La redevance de péage ou de concessions d'infrastructures routières:.....	46
8.	La lettre de voiture	48
9.	Les redevances perçues par la DNTTMF	49
Deuxième partie : Etude analytique de la fiscalité et de la parafiscalité des transports routiers au Mali.....		52
I. Répartition des recettes de la fiscalité et de la parafiscalité entre les services publics et organismes professionnels de l'Etat		52
1.	Le budget de l'Etat.....	52
2.	Le budget des collectivités territoriales	56
3.	Le budget de l'Autorité Routière	57
4.	Le budget de l'ANASER	59
5.	Le budget du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.....	62
II. Analyse critique de la fiscalité et de la parafiscalité actuelles		62
1.	Distorsions fiscales entre les entrepreneurs de transports selon les statuts des entreprises et le type de transport	62
2.	Faiblesse de rendement des impôts directs	67
3.	Faiblesse du financement de l'Autorité Routière.....	69
4.	La gestion et le contrôle des surcharges	69
5.	Taux élevé de la Taxe sur les Contrats d'Assurance	70
Troisième partie : Conclusions et recommandations		72
I. Recommandations		72
1.	Concernant les taux de pression fiscale	72
2.	Concernant la TTR.....	73
3.	Concernant le financement de l'entretien routier.....	74
4.	Concernant la gestion et le contrôle des surcharges	77
5.	Concernant le taux d'assurance	77
6.	Concernant l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transport public	78
7.	Concernant la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF).....	79
8.	Concernant le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR).....	80

II.	Conclusion.....	81
III.	Plan d’actions pour la mise en œuvre des recommandations issues de la mission ...	82
Annexes.....		86
I.	Annexe 1: Détermination du taux de pression fiscale à l’importation.....	86
II.	Annexe 2: Détermination du taux de pression fiscale à l’exploitation.....	90
III.	Annexe 3 : Liste des impôts directs et indirects applicables au secteur du transport routier ⁹²	
1.	Liste des impôts directs et taxes parafiscales applicables au transport routier	92
2.	Liste des impôts indirects et taxes parafiscales applicables au transport routier..	93
IV.	Annexe 4 : Liste de personnes et structures rencontrées	94
V.	Annexe 5 : Liste des textes et documents consultés.....	95
1.	Les textes de l’Autorité Routière	95
2.	Les textes du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.....	95
3.	Les textes du Conseil Malien des Chargeurs	95
4.	Les textes de la DNTTMF	96
5.	Les textes de l’Agence Nationale de la Sécurité Routière.....	96
6.	Les textes de l’UEMOA et de la CEDEAO.....	97
7.	Autres textes de législatifs et réglementaires.....	97
8.	Etudes réalisées sur le Transport.....	98
VI.	Annexe 6: Liste de présence	99
VII.	Annexe 7 : Termes De Références	100

REMERCIEMENTS

Nous exprimons nos vifs remerciements à l'endroit du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement pour sa disponibilité et son intérêt pour la mission.

Nous remercions la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux pour la disponibilité et la bonne collaboration de ses représentants.

Notre reconnaissance et nos remerciements vont également à l'endroit de la Direction Générale des Impôts et la Direction Générale des Douanes et de l'ensemble de leurs agents pour leur disponibilité et leur franche collaboration.

Nous remercions enfin le Conseil Malien des Transporteurs routiers pour sa contribution à la conduite de la présente mission.

SIGLES ET ACRONYMES UTILISES

ACDI : Agence Canadienne pour le Développement International

ADIT : Acompte sur Divers Impôts et Taxes

ANASER : Agence Nationale de Sécurité Routière

APEJ : Agence pour la Promotion de l'Emploi des Jeunes

BIC : Bénéfice Industriel et Commerciaux

BTP : Bâtiments et Travaux Publics

CA : Chiffre d'Affaires

CCAM : Comité des Compagnies d'Assurance du Mali

CCIM : Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali

CEDEAO : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CF : Contribution Forfaitaire

CFA : Communauté Financière de l'Afrique

CGI : Code Général des Impôts

CMTR : Conseil Malien des Transporteurs Routiers

CONFED : Cellule d'appui à l'Ordonnateur National du FED

CSCR : Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté

DD : Droit de Douanes

DGD : Direction Générale des Douanes

DGE : Direction des Grandes Entreprises (DGI)

DGI : Direction Générale des Impôts

DME : Direction des Moyennes Entreprises (DGI)

DNI : Direction Nationale des Impôts

DNTTMF : Direction Nationale des Transports Terrestres, Martines et Fluviaux

DNTCP : Direction Nationale du Trésor et de la Comptabilité Publique

DRTTF : Direction Régionale des Transports Terrestres et Fluviaux

FAFPA : Fonds d'Appui à la Formation Professionnelle et à l'Apprentissage

FED : Fonds Européen pour le Développement

FMI : Fonds Monétaire International

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

HT : Hors Taxes

IBIC : Impôt sur les Bénéfices Industriels et Commerciaux

INPS : Institut Nationale de Prévoyance Sociale

IS : Impôt sur les Sociétés

IT : Immatriculation Temporaire

ITS : Impôt sur les Traitements et Salaires

KN : Kilogramme Net

LPF : Livre de Procédures Fiscales

MEF : Ministère de l'Economie et des Finances

NU : Nations Unies

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

OMH : Office Malien de l'Habitat

ONAP : Office Nationale des Produits Pétroliers

ONT : Office Nationale des Transports

PAST : Projet d'Appui au Secteur des Transport

PC : Prélèvement Communautaire

PCS : Prélèvement Communautaire de Solidarité

PNUAD : Plan cadre des Nations Unies pour l'Aide au Développement

PRC : Précompte

PVA : Procès-verbal Accident

PVI : Programme de Vérification des Importations

PVC : Procès-verbal de Constatation

PVEM : Procès-verbal d'Expertise Mécanique

RS : Redevance Statistique

SA : Société Anonyme

SARL : Société A Responsabilité Limitée

SNC : Société en Nom Collectif

SYSCOA : Système Comptable Ouest Africain

TEJ : Taxe emploi Jeunes

TFP : Taxe de Formation Professionnelle

TL : Taxe de Logement

TTC : Toutes Taxes Comprises

TTR : Taxe sur les Transports Routiers

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

UE : Union Européenne

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africain

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Tarif de la TTR.....	20
Tableau 2: Situation des recouvrements de la TTR, des vignettes auto, et de la taxe sur les contrats d'assurance	26
Tableau 3 : Taux applicables au cordon douanier à l'importation des véhicules et pièces détachées destinés au transport routier.....	41
Tableau 4 : Redevances liées à la délivrance de l'attestation d'importation de véhicule de transport routier.....	42
Tableau 5 : Droits de timbre applicable aux permis de conduire.....	43
Tableau 6 : Droits de timbre applicable aux cartes grises.....	43
Tableau 7 : Taux de redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules....	45
Tableau 8: Tarif de la redevance de péage ou de concession d'infrastructures routières au Mali et dans certains pays de l'UEMOA	47
Tableau 9: Situation des recouvrements de la TTR, des vignettes auto, et de la taxe sur les contrats d'assurance	53
Tableau 10 : Situation des importations des véhicules et des pièces détachées de transport public et de rendements des différents prélèvements y applicables en 2012, 2013 et 2014	55
Tableau 11 : Evolution du budget de l'Autorité Routière.....	58
Tableau 12: Redevances relatives à l'immatriculation des véhicules	59
Tableau 13: Redevances relatives à la mutation de la carte grise des véhicules.....	60
Tableau 14 : Situation des recettes de l'ANASER/Ressources propres/2011-2012-2013.....	61
Tableau 15 : Redevances liées à la délivrance du duplicata de la carte grise et à son renouvellement.....	62
Tableau 16 :Récapitulatif des taux de pression fiscale à l'importation.....	63
Tableau 17 : Taux des taxes d'assurance automobile dans les pays de l'UEMOA	71
Tableau 18: Proposition de réforme de l'impôt synthétique applicable aux transporteurs informels.....	73
Tableau 19: Volumes de carburants mis à la consommation – en millions de litres	74
Tableau 20: Situation des recouvrements de la Redevance Autorité Routière sur les carburants au cours des trois dernières années, en milliards de F CFA.....	75
Tableau 21 : Recettes minimales prévisionnelles de l'autorité routière après l'application de la réforme proposée (en milliards de FCFA)	77

Résumé

L'étude sur la fiscalité et la parafiscalité du transport routier au Mali, objet du présent rapport s'est déroulée de Septembre 2014 à Janvier 2015. Il a été conduit par le Cabinet CHT.

L'étude a porté sur l'état des lieux de la fiscalité et de la parafiscalité au Mali. Cette première phase est consacrée à l'analyse de tous les prélèvements fiscaux et parafiscaux applicables au secteur du transport routier. Les principaux impôts directs applicables sont notamment : la TTR, l'IS-BIC, les impôts et taxes sur salaires à la charge de l'employeur et les impôts locaux assimilés aux impôts directs. Les impôts indirects qui concernent ce domaine d'activité sont : la TVA, la taxe sur les contrats d'assurance, les redevances d'usage routier sur les produits pétroliers, les redevances d'usage routier sur les charges à l'essieu, les redevances perçues au niveau de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, les pénalités de surcharge, la lettre de voiture et surtout les droits de timbre.

La seconde phase de l'étude procède à une analyse critique détaillée des prélèvements sus indiqués. Elle a permis de mettre en exergue la spécificité de chaque prélèvement, de même que leurs rendements dans différents budgets.

La fiscalité et la parafiscalité de transport contribuent à financer plusieurs budgets que sont le budget de l'Etat et ses démembrements (c'est-à-dire l'ANSASER, l'Autorité Routière), le budget des collectivités territoriales et le budget des organismes professionnels de transport (tels que le CMTR).

Le budget qui reçoit le plus de financement à travers la fiscalité et la parafiscalité du secteur du transport est celui de l'Autorité Routière, chargée de collecter des ressources destinées à financer la construction et l'entretien routier.

Le budget de l'Etat est financé par les recettes liées à la vente des timbres, des vignettes (TTR et vignettes ordinaires). Le rendement de ces prélèvements ne dépasse pas 1% des recettes fiscales globales, à cause de la démobilitation fiscale qui caractérise l'activité des transports publics.

A travers cette étude, on note des distorsions qui sont favorisées par l'état actuel de cette fiscalité, qui crée également une situation d'atomisation du secteur du transport. En effet, le secteur informel souffre moins de la fiscalité étant donné le caractère libérateur de la TTR.

Compte tenu de ces faiblesses, l'étude recommande :

- d'appliquer un taux de pression identique à l'activité de transport pour propre compte et de transport public à titre commercial ;
- d'appliquer une fiscalité de droit commun à travers la suppression de la TTR, qui pourra réduire l'atomisation du secteur de transport routier ;
- d'appliquer correctement les dispositions du règlement n°14/2005/CM/UEMOA ;
- de voir le taux de la taxe sur les contrats d'assurance ;
- d'appliquer un taux réduit de TVA à % sur les prix de transport ;
- et enfin, d'assurer la modernisation du parc automobile à travers la suspension de la TVA pour une période donnée aux sociétés formelles de transport et de réviser les taux de redevance liée à la délivrance de l'attestation d'importation des véhicules de transport.

La mise en œuvre de ces recommandations ne se fera pas sans douleur, notamment en ce qui concerne le financement de l'Autorité Routière. Elle entraînera probablement un mécontentement social avec l'application effective du règlement n°14/2005/CM/UEMOA. Mais elle est nécessaire et indispensable car le développement a un coût.

Pour atténuer ces difficultés, une sensibilisation est nécessaire de même que des actions autres que fiscales telles qu'une bonne réglementation juridique du secteur du transport et un financement adéquat.

Le contribuable adhèrera à la nouvelle fiscalité du transport si une gestion rigoureuse est faite des ressources collectées.

Les réformes proposées sont avantageuses pour les transporteurs (sociétés formelles), dans la mesure où elles contribuent à la réalisation d'un traitement fiscal équitable entre les différents types de transport (transport pour compte propre, transport de personnes et transport de marchandises), entre les différents types de véhicules exploités par les sociétés formelles de transport (véhicules usagés et véhicules neufs). Elles tiennent également compte de la situation exceptionnelle des transporteurs individuels à travers un régime fiscal adapté à leur situation.

Introduction

I. Contexte et justification de la mission

En raison de sa position enclavée, de sa grande superficie, 1 241 238 Km², de la superficie limitée de ses terres cultivables, du caractère aléatoire de la production agricole, du manque de main d'œuvre qualifiée, de l'étroitesse du marché intérieur et du faible développement du secteur privé, le Mali est confronté à d'énormes contraintes dont celles résultant de la vétusté et du caractère hétérogène de son parc routier.

Par ailleurs, selon les statistiques, les coûts de transport représentent plus de 30% des coûts des marchandises livrées aux consommateurs. Or, l'économie malienne est fortement tributaire de transport en général et du transport routier en particulier. Sa compétitivité passe nécessairement par le développement des différents modes de transport.

Fort de ce constat, le Gouvernement malien a initié en 1993, une politique de développement du secteur des transports. Cette politique vise non seulement à améliorer l'efficacité du fonctionnement à moyen et long terme du sous-secteur des transports, mais également à assurer l'entretien et la réhabilitation des infrastructures existantes, notamment routières, ferroviaires, et aéroportuaires et la poursuite du désenclavement intérieur et extérieur du pays.

En tenant compte de la spécificité de la gestion du sous-secteur des transports, à travers les seuls mécanismes du marché, le Gouvernement s'est fixé entre autres comme objectifs (i) la révision du cadre institutionnel et réglementaire pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture des services (ii) l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et la réduction des coûts de transport (iii) la réhabilitation et l'entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport.

Malgré les efforts consentis par le Gouvernement pour la mise en œuvre de cette politique, le secteur des transports reste marqué par d'énormes difficultés liées notamment aux charges fiscales et parafiscales d'exploitation des véhicules de transport, avec comme conséquences (i) le développement du secteur non structuré des transports au détriment des entreprises modernes de transport (ii) la difficulté de renouvellement du parc par les transporteurs (iii) l'atomisation de l'offre de transport.

Dès lors, une étude sur la fiscalité et la parafiscalité incitative s'avère nécessaire afin de promouvoir le secteur du transport routier au Mali.

II. Objectifs de la mission

L'étude a pour objectif général de proposer des mesures fiscales et parafiscales incitatives pour la promotion du secteur des transports.

De façon spécifique, cette mission d'étude vise :

- la détermination de toutes les charges fiscales et parafiscales liées à l'acquisition, à la propriété et à l'exploitation des véhicules de transports routiers ;
- la détermination de la pression fiscale différentielle sur les entreprises structurées et les entreprises informelles ;
- proposer des mesures tendant à minimiser les distorsions entre les entreprises structurées et les entreprises informelles ;
- proposer des mesures fiscales et parafiscales susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports routiers ;

III. Approche méthodologique

Pour mener à bien cette étude, le cabinet CHT a adopté une démarche en cinq étapes :

1. Mise en place de la mission, les interviews préliminaires et la collecte de données : c'est la première étape qui a permis le démarrage de la mission à travers les rencontres de prise de contact et les entretiens préliminaires avec les responsables de la Direction Nationale des transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNNTMF), chargée de l'élaboration de la politique nationale en matière de transport routier, ferroviaire, maritime et fluvial, et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux, rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de la dite politique. Elle s'est poursuivie par l'organisation d'entretiens, la collecte de données et d'informations auprès des acteurs du secteur des transports routiers : transporteurs, les banquiers, chargeurs, chauffeurs, commerçants, assureurs, importateurs de carburant, de entreprises de BTP...

La collecte a permis d'obtenir les documents des études relatives à :

- la politique nationale des transports, rapport final réalisé par Louis Berger, janvier 2013, intégrant deux volets : le cadre institutionnel des transports au Mali et la fiscalité des transports ;
- la politique Nationale des Transports et d'Investissement des Transports (PNTIT) ;
- la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens réalisés par Safege, janvier 2012 ;
- l'annuaire statistique des transports;

- la convention portant réglementation des transports routiers inter-états de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, signée le 9 mai 1982 à Cotonou. Ce document définit les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports routiers de marchandises entre les États membres de la CEDEAO ;
 - le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les États membres de l'UEMOA.
 - Le Code Général des Impôts (CGI) et le Livre de Procédure Fiscal (LPF) ;
 - Tous autres textes législatifs et réglementaires relatifs à la fiscalité et à la parafiscalité du secteur du transport ;
 - Les statistiques se rapportant à la fiscalité et à la parafiscalité du transport au Mali.
2. Analyse diagnostique : c'est l'analyse des informations recueillies d'une part à travers les textes (Lois, Décrets, Arrêtés, Ordonnances, textes communautaires etc.) et autres documents (rapports, etc.) et d'autre part à travers des entretiens sur le terrain. Elle a permis au Consultant d'élaborer un rapport de démarrage, qui a présenté la méthodologie générale et le programme de travail du Consultant.
 3. Elaboration du rapport provisoire : l'analyse des informations recueillies a permis d'élaborer un rapport provisoire dont l'objet est de répondre aux différentes questions soulevées dans les termes de référence, de faire des recommandations et un plan d'action.
 4. Examen et validation du rapport provisoire : ce premier document a été soumis à l'appréciation des représentants des services techniques du Ministère de l'équipement, des Transports et du Désenclavement, de la Direction Générale des Douanes, de la Direction Générale des Impôts, des associations de consommation, des mairies, des assurances, des organisations professionnelles de transporteurs routiers, de la Confed, afin de recueillir leurs observations et propositions d'amélioration, destinées à aider la mission à améliorer le travail et faire des propositions concrètes et directement opérationnelles.
 5. Elaboration du rapport final : la prise en compte des différentes observations a permis de produire le rapport final de la mission.

Les résultats suivants étaient alors attendus de la mission:

- la connaissance de toutes les charges fiscales et parafiscales liées à l'acquisition, à la propriété et à l'exploitation des véhicules de transports routiers ;

- la détermination du taux de la pression fiscale et parafiscale dans le secteur du transport au Mali et dans la sous-région ;
- la détermination du taux de la pression fiscale différentielle sur les entreprises formelles et informelles ;
- l'impact du système fiscal malien sur le développement des entreprises modernes de transport;
- la recherche des causes de distorsions entre les acteurs informels et les entreprises formelles évoluant dans le secteur du transport routier au Mali ;
- la proposition d'un niveau de pression fiscale acceptable pour une meilleure compétitivité des entreprises modernes de transport ;
- la proposition de mesures tendant à la modernisation des entreprises informelles ;
- la proposition de mesures fiscales et parafiscales susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports routiers.

Difficultés rencontrées

La conduite de cette étude a connu quelques difficultés relatives à l'absence de dossiers physiques de certaines grandes sociétés de transports routiers au niveau des services des impôts, l'absence de statiques détaillés concernant le rendement des droits de timbres au niveau de la DGI et surtout le refus, de la part de certains transporteurs de répondre aux questions d'enquête.

Première partie : Etat des lieux de la fiscalité et de la parafiscalité applicable au secteur du transport routier

I. Les impôts directs et assimilés applicables au transport routier

1. La taxe sur les transports routiers

La TTR est instituée par la Loi du 19 février 1990. Ces modalités d'application sont précisées par l'arrêté du 23 mai 1991.

Elle est due par tous les transporteurs publics par route de personnes ou de biens dont les véhicules sont immatriculés au Mali. C'est une taxe réelle et non personnelle. Si c'est le propriétaire du véhicule qui est redevable de la taxe, ce sont en fait, les véhicules servant au transport public routier qui y sont assujettis. Son montant est fixé par véhicule et est fonction uniquement de la capacité (nombre de passagers, tonnage) et de l'âge des véhicules utilisés. En cas de cession elle suit le véhicule. La taxe acquittée pour un véhicule ne peut valoir pour un autre véhicule qui serait censé remplacer le premier.

a. Les véhicules assujettis à la TTR

Les véhicules concernés par la TTR sont ceux qui satisfont aux deux conditions suivantes :

- Être utilisés pour le transport public routier de personnes ou de biens : c'est l'utilisation qui est faite du véhicule qui le rend passible de la taxe. Par transport public on entend tout transport à titre onéreux, c'est-à-dire effectué contre paiement d'un prix ou le versement d'une contrepartie quelconque par la personne transportée (transport de personnes) ou par le propriétaire des biens transportés. La taxe est due même si le véhicule n'est utilisé que partiellement pour le transport public.

En fait, la question de savoir si un tel véhicule est passible de la taxe ne se posera qu'en cas de contrôle : la taxe, en effet, doit être acquittée spontanément par le propriétaire du véhicule et il est vraisemblable que dans de tels cas, le propriétaire du véhicule ne se présentera pas de lui-même pour acheter la vignette représentative de la TTR. En revanche, la taxe n'est pas due, lorsque le véhicule sert exclusivement au transport dit « privé » par opposition à transport public.

Exemples : véhicule appartenant à une entreprise et qu'elle utilise pour le transport gratuit de son personnel, véhicule de livraison appartenant à un industriel ou un commerçant et dont il se sert pour livrer à ses clients les marchandises qu'ils lui ont commandées.

De même la TTR ne sera pas due lorsque l'activité de transporteur n'est que l'accessoire par rapport à l'activité principale : cas, par exemple, des agences de tourisme qui n'acquittaient pas jusqu'ici une patente de transporteur et qui n'auront pas non plus à acquitter la TTR. Les

véhicules donnés en location ne sauraient quant à eux être passibles de la taxe du seul fait qu'ils sont donnés en location; ils le deviennent toutefois lorsque le locataire s'en sert pour transport public.

Dans la pratique on pourra, dans certains cas, se demander si le contrat qui lie le propriétaire du véhicule à un tiers est un contrat de location ou de transport: la réponse à donner dans ces cas dépendra principalement des obligations incombant à chaque contractant. Si le transport s'effectue sous la responsabilité du propriétaire du véhicule ; soit que celui-ci conduise lui-même le véhicule soit qu'il fasse conduire par un de ses salariés on sera en présence d'un véritable contrat de transport qui rendra le véhicule passible de la TTR. En revanche la location simple sans chauffeur à un locataire qui l'utilise pour ses propres déplacements ne rend pas le véhicule objet de cette location passible de la taxe.

- Être immatriculés au Mali ou dans un autres pays. Ainsi, la taxe pourra donc être réclamée à un transporteur ivoirien pour ceux de ses véhicules immatriculés en Côte d'Ivoire et qui effectuent des transports au Mali, même s'il s'agit d'un service régulier de transports effectués, en partie ou même en totalité, sur le territoire malien.

Dès lors que les véhicules satisfont aux deux conditions ci-avant, ils donnent ouverture à la TTR.

Le code ne prévoyant aucun cas d'exonération aussi bien en ce qui concerne les véhicules que leurs propriétaires. Les véhicules des communes du District utilisés pour le transport public des personnes ou des biens seront donc passibles de la taxe. De même [sont] passibles de la TTR les véhicules appartenant aux jeunes diplômés et même si ceux-ci ont satisfait aux conditions de l'article 132 du CGI les exonérant temporairement de la patente. Les exonérations prévues par cet article visent, en effet, la patente et non la TTR.

b. L'annualité de la TTR

L'article 266 du LPF confère à la TTR un caractère annuel. Il en résulte :

- que la taxe acquittée au titre d'une année d'imposition couvre le véhicule assujetti pendant toute la période d'imposition qui va du 1^{er} janvier au 31 décembre, et ce, même s'il vient de changer de propriétaire.
- que la taxe ne peut faire l'objet d'une réduction ou d'une restitution ou d'une imputation sur d'autres impôts même si, pour un motif quelconque, les véhicules assujettis demeurent inutilisés pendant une partie de l'année. Cette règle est valable même si le véhicule est retiré définitivement de la circulation ou encore détruit en cours d'année.

L'article 266 du LPF prévoit toutefois que lorsqu'un véhicule est affecté au transport public après le 30 septembre, la taxe afférente à l'année d'imposition en cours est réduite de moitié. En

revanche lorsqu'un véhicule est affecté au transport public après le 1er janvier, mais avant le 1^{er} octobre la taxe est due au taux plein pour l'année d'imposition en cours.

Par exemple, au 1^{er} janvier 2013, un véhicule est utilisé pour le transport public de personnes. La TTR afférente à ce véhicule devra être acquittée pour 2013; même si le véhicule cesse d'être utilisé en cours d'année, la taxe acquittée est définitivement acquise au trésor.

Si le véhicule est vendu en cours d'année le nouveau propriétaire n'aura pas à acquitter une nouvelle taxe; celle acquittée par son vendeur couvre le véhicule jusqu'au 31 décembre. Si le véhicule est cédé en cours d'année, l'acquéreur s'il continue à l'utiliser pour le transport public n'aura pas à acquitter une nouvelle TTR pour l'année en cours.

c. Taxe sur les véhicules automobiles et TTR

L'assujettissement à la TTR libère le véhicule de la taxe sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire). L'inverse toutefois n'est pas vrai. Deux cas peuvent se présenter en dehors de celui visé ci-dessus où le véhicule assujetti à la taxe est cédé en cours d'année, mais conserve son affectation au transport public.

1^{er} cas: il est réglé par l'article 268 du LP F. Il s'agit d'un cas où un véhicule soumis à la TTR est cédé à un tiers qui cesse de l'utiliser comme moyen de transport public. Dans ce cas, la TTR acquittée libère le cessionnaire pour l'année d'imposition en cours de paiement de la vignette auto ordinaire. C'est la conséquence normale du caractère libératoire de la TTR au regard de la vignette auto ordinaire.

2^{ème} cas: il est réglé par l'article 268 du LPF. Il s'agit du cas où un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules automobiles est cédé à un tiers qui l'affecte au transport public. Dans ce cas la vignette auto ordinaire acquittée par le cédant ne libère pas le concessionnaire du paiement, pour l'année en cours, de la TTR. Il acquittera toutefois cette taxe au taux réduit de moitié si le véhicule cédé est affecté au transport public après le 30 septembre.

d. Tarif de la TTR

Les tarifs applicables à la TTR sont, selon les dispositions de l'article 182 du CGI, fixés par véhicule automobile et par engin à trois roues.

L'article 182 du CGI indique, compte tenu des caractéristiques du véhicule et de son âge, le montant de la taxe due. L'âge et les caractéristiques du véhicule à préciser au vu obligatoirement de la carte grise sont les deux éléments à prendre en considération pour le calcul de la TTR.

- ✓ **Caractéristiques des véhicules :** Les véhicules sont classés en deux catégories l'une concernant les véhicules affectés au transport public de personnes, l'autre concernant

les véhicules affectés au transport public des biens. L'article 182 du CGI précise toutefois qu'un véhicule à usage mixte est assimilé pour le calcul de la TTR à un véhicule servant exclusivement au transport des marchandises. Pour la première catégorie, la taxe due est fonction du nombre de places que compte le véhicule. Pour la seconde catégorie, la taxe due est fonction de la charge utile (exprimée en tonnes ou en litres). Les tracteurs, c'est-à-dire les engins munis d'un moteur auxquels peuvent être attelés des semi-remorques, sont, pour le calcul de la TTR, assimilés obligatoirement à des véhicules d'une charge utile supérieure à 24 tonnes ou 24.000 litres.

- ✓ **Âge du véhicule :** l'âge à prendre en considération est celui qu'a le véhicule au 1^{er} janvier de l'année d'imposition. Il se calcule à partir du premier janvier de l'année de mise en circulation.
- ✓ Les véhicules du point de vue de l'âge sont classés en deux catégories. Ceux qui ont dix ans d'âge ou moins et ceux qui ont plus de dix ans d'âge, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition. Dans la pratique on s'en tiendra pour la détermination de l'âge du véhicule à l'application de la règle simple suivante.
- ✓ Véhicules mis en circulation en 2004 et postérieurement. Ils acquitteront, en 2014, la taxe prévue pour les véhicules ayant dix ans d'âge ou moins. En effet, les véhicules les plus anciens de cette tranche d'âge, c'est -à-dire ceux mis en circulation le 1^{er} janvier 2004, n'auront pas plus de dix ans d'âge au 1^{er} janvier 2014.
- ✓ véhicules mis en circulation en 2003 et antérieurement. Ils acquitteront, en 2014, la taxe prévue au tarif prévu pour les véhicules ayant plus de dix ans d'âge. En effet, les véhicules les moins anciens de cette tranche d'âge, c'est -à-dire ceux mis en circulation le 31 décembre 2003, auront quand même plus de dix ans d'âge au 1^{er} janvier 2014. La date au 1^{er} janvier de l'année d'imposition devra, quel que soit le cas, être seule prise en considération pour l'appréciation de l'âge du véhicule et cela même si le véhicule n'est affecté au transport public qu'en cours d'année.

Tableau 1 : Tarif de la TTR

Taux de la TTR pour les véhicules affectés au transport de personnes (francs CFA)		
Capacité du véhicule	Âge du véhicule	
	10 ans et moins Age ≤ 10 ans	Plus de 10 ans Age > 10 ans
16 personnes ou moins	128 000	88 000
Entre 17 et 35 personnes	168 000	116 000
Entre 36 et 45 personnes	253 000	174 800
46 personnes ou plus	326 600	230 000
Taux de la TTR pour les véhicules affectés au transport de biens (francs CFA)		
Capacité du véhicule	Âge du véhicule	
	10 ans et moins Age ≤ 10 ans	Plus de 10 ans Age > 10 ans
10 tonnes ou moins	188 600	133 400
Entre 10 et 15 tonnes	243 800	170 200
Entre 15 et 24 tonnes	317 400	220 800
Plus de 24 tonnes	414 000	289 800

Source : Code Général des Impôts

e. Liquidation de la TTR

La taxe sera obligatoirement liquidée au vu des mentions figurant sur la carte grise. Les indications portées sur la carte grise relatives au nombre de personnes, à la charge utile, à l'âge du véhicule sont les seules qui doivent être prises en compte par l'Administration pour le calcul de la taxe. Il s'ensuit qu'au cas où certaines des précisions nécessaires pour le calcul de la taxe ne figuraient pas sur la carte grise, il faudra inviter l'intéressé à se rendre auprès du service qui a établi la carte grise afin qu'il y porte les mentions manquantes. Il en découle que l'acquéreur d'une vignette TTR devra se présenter muni obligatoirement de la carte grise du véhicule concerné.

- ✓ Véhicules affectés au transport public après le 30 septembre, la taxe sera en ce qui les concerne réduite de moitié, selon les dispositions de l'article 266 du LPF. Pour que cette disposition soit applicable, il ne suffit pas bien entendu que le véhicule ait été acquis après le 30 septembre, mais qu'il ait été affecté au transport public seulement après le 30 septembre. Lorsqu'un véhicule servant effectivement au transport public depuis le début de l'année est vendu après le 30 septembre, il reste en effet passible de la taxe au tarif plein. On verra d'ailleurs, que le cessionnaire est responsable du paiement de la taxe si le cédant ne l'a pas acquitté. En ce qui concerne ces véhicules comme d'ailleurs, d'une manière générale les véhicules affectés au transport public après le 31 mars, la difficulté est de savoir s'il s'agit effectivement de véhicules affectés au transport après le 31 mars, ou s'il s'agit de véhicules servant déjà au transport et dont le propriétaire cherche à acquitter la taxe sans avoir à payer l'amende pour achat hors délai ou cherché même à l'acquitter au demi-tarif, en déclarant que le véhicule a été mis en service après le 30 septembre ce qui le ferait dans ce cas échapper à l'amende, mais bénéficier aussi de la réduction de moitié du tarif. Il sera difficile au service chargé de délivrer la vignette de se prononcer sur cette question.

On pourra toutefois demander, en cas de suspicion de fraude, au propriétaire du véhicule, une attestation émanant de la DNTTMF et certifiant qu'à la connaissance de ce service le véhicule n'était pas affecté au transport public avant la date avancée par son propriétaire.

- ✓ Exemple de calcul de la TTR :
 - véhicule comportant 22 places, mis en circulation en 2004, affecté au transport depuis cette date : Montant de la taxe 168.000 F
 - camion de 14 tonnes mis en circulation en 2000 immatriculé au Mali le 15 avril 2002 et affecté au transport public à compter de cette date : Montant de la taxe : 170 200 F.

f. Les redevables de la TTR

Le paiement de la taxe incombe à la personne propriétaire du véhicule au 1^{er} janvier de l'année d'imposition ou à la date de début d'exploitation du véhicule. Cette règle est posée par l'article

266 du LPF. Il en résulte qu'en cas de location (crédit-bail ou de leasing par exemple) et si la TTR est due, elle ne peut être réclamée qu'au propriétaire du véhicule et non au locataire (on précise que dans le cas de leasing le propriétaire du véhicule est la société de leasing ou crédit-bail). Par ailleurs, en cas de cession d'un véhicule en cours d'année, le paiement de la Taxe due au titre de l'année de cession peut être poursuivi à l'encontre du dernier cessionnaire. L'article 266 du LPF rend en effet, le dernier cessionnaire responsable de la taxe afférente à l'année de cession.

Par exemple, Mr Diarra a exploité un camion le 1^{er} janvier 2000. Il le vend à Diakité sans avoir acquitté la TTR le 15 avril de la même année, Diakité le revend à Traoré le 15 novembre suivant, sans avoir lui aussi acquitté la TTR 2000. La TTR 2000 pourra être réclamée à Traoré: elle sera due au tarif prévu pour les véhicules mis en exploitation avant le 1^{er} octobre.

g. Date de paiement de la TTR

- ✓ Véhicules affectés au transport public antérieurement au 1^{er} avril : la taxe pour ces véhicules doit être acquittée le 31 mars au plus tard.
- ✓ Véhicules affectés au transport public à compter du 1^{er} avril : la taxe doit être acquittée le jour même où débute l'activité taxable (transport public).

h. Modes de paiement de la TTR

Le paiement de la TTR est constaté au moyen de la délivrance d'une vignette mobile constituée d'un reçu et d'un timbre adhésif remis au contribuable.

La vignette ne peut être délivrée qu'au vu de la carte grise du véhicule. La vignette délivrée doit correspondre au tarif découlant des mentions portées sur la carte grise; il conviendra le cas échéant de tenir compte de la réduction de moitié applicable aux véhicules mis en service à compter du 1^{er} octobre. Après le paiement de la taxe, le service remplira la souche de la vignette, mentionnera sur le reçu et sur le timbre adhésif le numéro minéralogique du véhicule et ensuite il apposera au verso du reçu et du timbre son cachet suivi de la date de délivrance. Il remettra le reçu et le timbre adhésif à l'intéressé. Celui-ci devra apposer le timbre adhésif sur le pare-brise du véhicule dans l'angle inférieur droit. Il conservera par-devers lui le reçu.

i. Les catégories de vignettes

Il existe 32 catégories de vignette « normales » :

- 16 catégories de vignette plein tarif ;
- 16 catégories de vignettes demi-tarif. (Véhicules affectés au transport public à compter du 1^{er} octobre). Dans ces 16 catégories, 8 sont réservées au transport de personnes, 8 au transport de marchandises. Par exemple, pour les transports de marchandises (8

catégories), 4 concernent les véhicules ayant 10 ans d'âge ou moins, 4 concernent les véhicules ayant plus de 10 ans d'âge. Il n'existe pas de vignette gratis.

A ces 32 catégories de vignettes normales, il convient d'ajouter la catégorie Duplicata. Le duplicata comprend comme la vignette normale: une souche, un reçu et un titre adhésif. Le prix du duplicata est fixé uniformément à 5 000 F quelle que soit la catégorie de vignette qu'il est destiné à remplacer. Le duplicata doit être délivré en cas de perte, destruction, vol, etc. du timbre adhésif ou du reçu. Il ne peut être délivré que si le redevable justifie qu'il a effectivement acquis pour le véhicule en cause une vignette de la série normale. Le transporteur devra donc préciser dans sa demande de duplicata au receveur de l'Enregistrement qui a vendu la vignette perdue, volée ou détruite ou dont dépend le bureau auprès duquel la vignette a été acquise, la date d'acquisition de vignette. Le duplicata ne sera délivré que si le receveur a la preuve:

- soit par la souche de la vignette qu'il conserve s'il s'agit de vignettes vendues par lui, soit par une attestation demandée au Trésorier ou au Percepteur.
- s'il s'agit de vignettes vendues par ces comptables et que la taxe a été effectivement acquittée, il reproduira sur le duplicata le numéro du véhicule afférent à la vignette perdue. Il apposera au verso du timbre et du reçu son cachet et la date d'acquisition.

En tout état de cause, un duplicata pourra être délivré au seul vu du reçu de la vignette. Ce devrait être là le cas le plus fréquent de demande de duplicata, les cas où le transporteur a perdu à la fois le reçu et le timbre adhésif devant être extrêmement rares.

Lieux de vente: la vente de vignette représentative de la TTR s'effectue dans les mêmes conditions que la vignette auto ordinaire. Cette vente est donc assurée:

- à Bamako et les chefs-lieux de région, par les receveurs des Domaines du Timbre et de l'Enregistrement ;
- dans les chefs-lieux de cercle autres que ceux coïncidant avec les chefs-lieux de région par les percepteurs du Trésor. Toutefois, dans le cercle de Koulikoro, la vente des vignettes sera assurée, par le Trésorier Régional de Koulikoro (on rappelle qu'il n'existe pas de recette de l'enregistrement pour le moment à Koulikoro). Les Directeurs Régionaux des Impôts et le Directeur des Impôts du District s'approvisionnent en vignettes TTR près du Directeur Général des Impôts. Ils approvisionnent à leur tour la Recette de l'Enregistrement de leur Direction; les Directeurs Régionaux auront aussi à approvisionner la Trésorerie Régionale de leur Région. Quant aux Percepteurs, ils s'approvisionneront auprès de leur Trésorier Régional. Les distributeurs et vendeurs de vignettes TTR percevront à titre d'indemnité de responsabilité, une remise qui leur sera accordée dans les mêmes conditions et au même taux que celle dont bénéficient les distributeurs et vendeurs de timbres fiscaux et vignettes automobiles. Il est précisé enfin

que seuls les Receveurs de l'Enregistrement sont habilités à délivrer des duplicata, seuls ces Receveurs devront donc être approvisionnés en duplicata par les Directeurs Régionaux ou de District.

Lieu d'acquisition : la vignette TTR peut être acquise auprès de tout bureau qui en assure la vente. Un transporteur de Bamako peut donc, par exemple, acheter la vignette représentative de la TTR à Ségou, aussi bien qu'à Koutiala ou Sikasso.

j. Les sanctions applicables en cas de non-paiement de la TTR

Le défaut de paiement de la Taxe dans les délais impartis est sanctionné par une pénalité égale à 25% du montant de la taxe. Ce défaut de paiement est également sanctionné par la mise en fourrière du véhicule en infraction, et ce, jusqu'au complet paiement de la Taxe et de la pénalité. L'application de ces sanctions ne présentera pas de difficulté lorsque le défaut d'acquisition de la vignette sera constaté lors d'un contrôle routier. En effet, en raison des délais de paiement impartis pour acquitter la TTR, tout véhicule de transport public qui lors d'un contrôle routier effectué après le 31 mars ne sera pas muni d'une vignette TTR devra être considéré comme étant en infraction.

k. Le fait générateur de la TTR

Il se situe à la date à laquelle un véhicule a été affecté au transport public routier. Si celle-ci se situe avant le 1^{er} octobre de l'année d'imposition, la taxe est due au taux plein. Si celle-ci se situe après le 30 septembre de l'année d'imposition, la taxe est due au tarif réduit de moitié.

l. Fraction des impôts et taxes inclus dans la TTR

L'arrêté du 23 mai 1991 précise que pour le calcul de la TTR due par les transporteurs personnes physiques, exploitant individuels ou membres de société de personnes, la répartition des divers impôts et taxes s'effectue selon le pourcentage suivant :

✓ Patente:	6%
✓ Cotisation Chambre de Commerce:	0,6%
✓ Taxe sur les véhicules automobiles :	9%
✓ Taxe sur les Prestations de Services (TVA) :	28%
✓ Contribution Forfaitaire à la charge des Employeurs	3%
✓ Retenue ITS:	1%
✓ Impôt BIC:	38,4%
✓ Impôt Général sur le Revenu de l'Exploitant (ITS)	14%

En ce qui concerne la TTR due par les sociétés soumises au régime fiscal des sociétés de capitaux, la répartition s'effectue de la manière suivante, conformément à l'arrêté n°91-1621/MEF/B-DNI du 23 mai 1991 :

✓ Patente:	6%
✓ Cotisation Chambre de Commerce:	0,6%
✓ Taxe sur les véhicules automobiles :	9%
✓ Taxe sur les Prestations de Services (TVA) :	28%
✓ Contribution Forfaitaire à la charge des Employeurs	3%
✓ Retenue ITS:	1%
✓ Impôt sur les Sociétés	52,4%

m. Caractère minimum et libératoire de la TTR

Le paiement de la TTR, qui constitue un minimum est totalement ou partiellement libératoire du paiement des autres impôts légalement dus par le redevable. Il convient de noter que le caractère libératoire de la TTR ne concerne que l'activité de transport et en cas d'exercice simultané d'une autre activité par le redevable, celui-ci reste soumis au régime fiscal applicable à cette activité.

A cet égard, il y a lieu de distinguer deux catégories de transporteurs:

- Les transporteurs personnes physiques, qui réalisent un chiffre d'affaires annuel maximum de 5 000 000 F ou qui disposent de trois véhicules au plus.

Pour ces transporteurs, la TTR les libère **complètement** des impôts et taxes suivants:

- Patente;
 - Cotisation Chambre de Commerce;
 - Taxe sur les véhicules automobiles ;
 - Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) ;
 - Impôt sur les BIC;
 - Impôt Général sur le revenu (ITS);
 - Contribution Forfaitaire à la charge de l'Employeur ;
 - Retenue ITS.
- Les sociétés et personnes physiques réalisant un chiffre d'affaire supérieur à 5 000 000F et disposant de plus de trois véhicules :

Pour ces transporteurs (sociétés effectuant des transports publics routiers et personnes physiques disposant de plus de trois véhicules), la TTR n'est libératoire que pour: la patente, la Cotisation Chambre de Commerce et la Taxe sur les véhicules automobiles. Elle constitue également un acompte à valoir sur les autres impôts et taxes selon les modalités déterminées par l'arrêté du 23 mai 1991. Cet arrêté précise que la taxe sur les prestations de services (TVA), Contribution Forfaitaire à la charge de l'Employeur et les retenues d'impôt général sur le revenu (ITS) inclus dans la TTR acquittée viennent en déduction de ces mêmes impôts et taxes que ces contribuables

déclarent mensuellement. Le calcul de ces impôts et taxes s'effectue en fonction des affaires effectivement réalisées et des salaires versés au personnel employé.

Modalités de déduction : la déduction, limitée à la fraction de chacun des impôts inclus dans la TTR, s'opère au titre des impôts dus le mois suivant celui du paiement de la taxe.

Dans l'hypothèse où le montant réellement dû se révèle insuffisant pour effectuer une déduction totale, l'excédent pourra être déduit de ces mêmes impôts au titre du ou des mois suivants.

Impôt minimum : la TTR a le caractère d'un impôt minimum. En effet, si la fraction des impôts payés (inclus dans la TTR) est supérieure aux impôts réellement dus au titre de cette même année, l'excédent reste acquis au Trésor.

Par ailleurs, les transporteurs, qui bénéficieraient à un titre quelconque d'exonérations portant sur les impôts inclus dans la TTR ne sont pas dispensés du paiement de celle-ci. Il ne sera procédé à ce titre à aucun remboursement de la TTR.

Charges déductibles : le montant de la TTR constitue une charge déductible pour la détermination du bénéfice net.

Formalités déclaratives : les contribuables doivent joindre à leur déclaration de bénéfices et de revenus une copie certifiée conforme du reçu qui leur été délivré lors du paiement de la TTR.

Tableau 2: Situation des recouvrements de la TTR, des vignettes auto, et de la taxe sur les contrats d'assurance

DESIGNATION	2011	2012	2013
TTR (93, 40%)	2 896 851 239	2 735 851 831	2 962 148 373
Patente dans Vignettes TTR (6%)	180 629 523	184 692 732	190 814 233
CCIM dans Vignettes TTR (0,6%)	18 066 810	28 681 339	19 175 138
Taxe Sur Véhicule Auto	2 006 828 024	2 082 242 355	2 082 794 468
Taxe Sur Contrat D'assurance	2 208 613 039	3 215 503 466	3 155 184 679
TOTAUX	7 310 988 635	8 246 971 723	8 410 116 891

Source: DGI

Le produit de la TTR est destiné à financer:

- le budget de l'Etat à hauteur de 93.40% ; son rendement ne dépasse pas 1% de recettes fiscales annuelles de l'Etat.
- le budget des communes à hauteur de 6%; son rendement n'a jamais atteint même les 200 millions au cours des trois dernières années ;
- le budget de la Chambre de commerce et d'Industrie du Mali à hauteur de 0,6%.

2. La vignette automobile

Les droits de timbre sont récoltés à l'occasion des immatriculations ou mutation des véhicules, demandes de renouvellement des autorisations de transport, examen du permis de conduire.

3. L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (IS-IBIC)

a. Activités imposables

Selon les dispositions des articles 43 et suivants du Code Général des Impôts (CGI), sont imposés dans la catégorie des bénéfices industriels et commerciaux les bénéfices des professions commerciales, industrielles, artisanales, libérales, des titulaires de charges et offices. Sont également imposables dans cette catégorie les rémunérations allouées sous forme d'honoraires à toute personne exerçant une activité professionnelle, même accessoirement en dehors d'une entreprise, bureau d'étude, ou cabinet régulièrement immatriculés auprès de l'Administration fiscale.

Sous réserve des dispositions des conventions internationales dûment ratifiées par le Mali et relatives aux doubles impositions, l'impôt est dû à raison des bénéfices réalisés au Mali par les personnes physiques ou morales y exerçant une activité, quel que soit leur statut juridique et quelle que soit la validité des opérations réalisées au regard de la législation autre que fiscale.

Les transporteurs exercent une activité à but lucratif. Ils posent des actes de commerce. Les bénéfices qu'ils réalisent sont donc imposés à la catégorie des bénéfices industriels et commerciaux (IBIC). S'il s'agit d'une société de transport donc d'une société de capitaux, les bénéfices sont imposés à l'Impôt sur les Sociétés (IS).

Cependant, les termes diffèrent selon que l'on soit « Personnes morales » ou « Personnes physiques ». On parle ainsi d'« impôt sur les sociétés (IS) » pour les personnes morales et d'« impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (IBIC) » pour les personnes physiques. Il faudrait également noter que les revenus des personnes physiques provenant d'autres sources que celles assujetties à l'IBIC sont imposées en fonction des régimes affaissant à ces revenus (par exemple l'impôt sur les revenus fonciers ou l'impôt sur les revenus de valeurs mobilières). Tandis que pour les personnes morales (sociétés), l'imposition de ces revenus se limite à la

contribution à l'IS à partir du moment où ils proviennent d'actifs inscrits au bilan de la société en question.

b. Assiette fiscale et barème d'imposition

L'impôt est établi chaque année sur les bénéfices obtenus pendant l'année précédente. Le bénéfice imposable est le bénéfice net, déterminé d'après les résultats d'ensemble des opérations de toutes natures effectuées par les entreprises, y compris notamment les cessions d'éléments de l'actif, soit en fin, soit en cours d'exploitation.

Les articles 50 et 51 du CGI précisent que le bénéfice net est constitué par la différence entre les valeurs de l'actif net à la clôture et à l'ouverture de la période dont les résultats doivent servir de base à l'impôt diminuée des suppléments d'apports et augmentée des prélèvements effectués au cours de cette période par l'exploitant ou par les associés.

L'actif net s'entend de l'excédent des valeurs d'actif sur le total formé au passif par les créances des tiers, les amortissements et les provisions justifiées.

Le bénéfice net est établi sous déduction de toutes charges, celles-ci comprenant notamment:

- Les frais généraux de toute nature, les dépenses de personnel et de main-d'œuvre, le loyer faisant l'objet d'un contrat de crédit-bail et le loyer des immeubles dont l'entreprise est locataire.
- Les amortissements linéaires, selon les règles du SYSCOA, réellement comptabilisés par l'entreprise, y compris ceux qui auraient été différés ou réputés différés au cours d'exercices antérieurs déficitaires.

Cependant, les rémunérations ne sont admises en déduction des résultats que dans la mesure où elles correspondent à un travail effectif et ne sont pas excessives eu égard à l'importance du service rendu. Cette disposition s'applique à toutes les rémunérations directes ou indirectes, y compris les indemnités, allocations, avantages en nature et remboursements de frais.

En ce qui concerne les charges financières, le taux des intérêts servis aux sommes versées en compte courant en sus du capital initial par un ou plusieurs associés des sociétés autres que les sociétés de fait est limité à deux points au-dessus du taux des avances de l'Institut d'Émission.

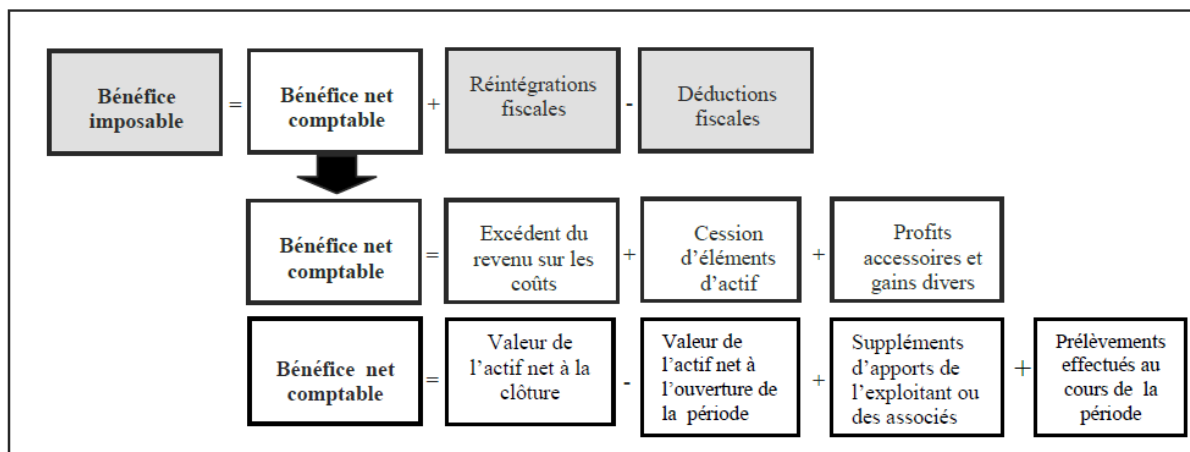
En outre, au sein des sociétés par action et des sociétés à responsabilité limitée, ne pourront être déduits au titre des frais généraux que les intérêts rémunérant des apports en compte courant d'un total au plus égal à une fois et demi le capital social à condition que le capital ait été entièrement libéré.

Le calcul du bénéfice imposable se base sur le bénéfice comptable de l'entreprise, auquel des ajustements sont apportés afin de prendre en compte les disparités entre les méthodes comptable et fiscale de détermination du bénéfice, tel qu'illustré à la figure ci-dessous.

Pour établir le bénéfice fiscal, les réintégrations sont ajoutées au bénéfice comptable, c'est-à-dire les charges comptables non admises en déduction.

De manière analogue, des déductions spécifiques au calcul fiscal, tels les amortissements et déficits d'exploitation différés, sont retranchées du résultat comptable.

Le bénéfice imposable ainsi déterminé est ensuite soumis au taux d'imposition applicable, afin de déterminer la cotisation à payer au titre de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (IS-BIC).



c. Régime d'imposition et perception de l'impôt

Selon les dispositions de l'article 70 du CGI, il existe deux régimes d'imposition à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux:

- Le **régime de l'Impôt Synthétique** qui était auparavant applicable aux exploitants individuels d'entreprises réalisant au plus 30 millions de chiffre d'affaires annuel hors taxe concerne, depuis le 1^{er} janvier 2014, les exploitants individuels qui réalisent au plus 50 millions de chiffre d'affaires annuel hors taxe ;
- Le **régime du bénéfice réel** applicable:
 - à toutes les personnes morales ;
 - aux titulaires de charges et offices, aux avocats, conseils juridiques et fiscaux, aux comptables et experts comptables ;
 - aux contribuables réalisant un chiffre d'affaires annuel supérieur à 50 millions de francs hors taxe ;

- aux contribuables qui, n'atteignant pas le seuil ci-dessus, demandent expressément à être imposés suivant le régime du bénéfice réel ;
- à toute personne ne relevant pas de l'impôt synthétique.

Le régime de l'impôt synthétique

L'Impôt Synthétique est dû par les exploitants individuels d'entreprises réalisant, au plus, 50 millions de chiffre d'affaires annuel. Cependant, selon les dispositions de l'article 71 nouveau du CGI, certaines entreprises sont exclues de ce régime, notamment:

- les entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel supérieur à 50 millions de francs ;
- les personnes soumises au régime du bénéfice réel;
- les entreprises relevant normalement du champ d'application de l'impôt synthétique et qui sont à leur 1^{ère} année civile d'activité.

Les entreprises soumises à l'Impôt Synthétique, dont le chiffre d'affaires vient à dépasser au cours d'une année, la limite prévue par le CGI, deviennent de ce fait, imposables suivant le régime du bénéfice réel. Elles ne peuvent bénéficier à nouveau du régime de l'Impôt Synthétique que si le montant du chiffre d'affaires qu'elles réalisent au cours des deux années suivantes reste compris dans la limite de 50 millions de Francs.

L'assujettissement à l'Impôt synthétique décharge les exploitants qui y sont assujettis de tous autres impôts et taxes exceptés les droits d'enregistrement, de timbre et l'impôt sur les revenus fonciers.

Le montant de l'impôt varie en fonction de l'activité, de la profession du redevable et des conditions dans lesquelles celle-ci est exercée. Le montant dû est fixé par l'article 74 A du CGI. Il n'y a pas de principe de calcul, les montants à verser à titre de l'impôt synthétique sont forfaitaires et varient de 14 700 francs à 2 400 000 francs CFA. L'impôt est payé spontanément à la caisse du receveur du domicile de l'exploitant au plus tard le 31 mars de chaque année. La vignette synthétique est valable pour une année.

Le régime du bénéfice réel

Le régime réel d'imposition est applicable aux entreprises exclues du régime de l'impôt synthétique et aux entreprises qui, bien que relevant normalement de ce dernier régime, ont exercé l'option pour le régime réel d'imposition. L'article 75 du CGI précise qu'il existe deux modes d'imposition selon le régime du bénéfice réel, à savoir:

- ✓ le mode **réel simplifié** pour les assujettis dont le chiffre d'affaires dépasse 50 millions mais inférieur ou égal à 250 millions;

- ✓ le mode **réel normal** pour tous les autres contribuables qui ne peuvent bénéficier ni de l'impôt synthétique ni du réel simplifié. Il concerne généralement les contribuables qui ont un chiffre d'affaires supérieur à 250 millions.

Les exploitants individuels relevant de plein droit du régime de l'impôt synthétique peuvent, avant le 1^{er} novembre de chaque année, opter pour le mode du réel simplifié. L'option prend alors effet à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant celle au cours de laquelle elle est exercée. Elle est irrévocable pendant trois exercices consécutifs. A la fin de ce délai, elle peut être dénoncée expressément par le contribuable auprès du Centre des Impôts dont il relève. La dénonciation doit alors intervenir dans le mois de janvier suivant la fin des trois exercices consécutifs cités ci-dessus.

Le taux de l'impôt fixé à 35% est ramené à 30% suivant la Directive n°08/2008/CM/UEMOA du 26 septembre 2008, en vue de l'harmonisation du taux de cet impôt dans l'espace UEMOA. Le montant minimum forfaitaire de l'impôt dû par les contribuables, même en situation de déficit a été rehaussé à 1% au lieu de 0,75% (selon la Directive ci-dessus citée) du montant du chiffre d'affaires hors taxe. Cela signifie que le contribuable qui est assujetti, de plein droit ou sur option au régime du réel, doit toujours considéré que le montant dû au titre de l'IS-IBIC correspond au montant le plus élevé entre 30% du bénéfice imposable et 1% du chiffre d'affaires. Par exemple, un contribuable qui réalise un bénéfice de 15 000 000 FCFA pour un chiffre d'affaires de 62 000 000 FCFA devrait payer soit 30% de ce bénéfice (15 000 000 FCFA x 30% = 4 500 000 FCFA), soit 1% du chiffre d'affaires (62 000 000 FCFA x 1% = 620 000 FCFA). Le montant le plus élevé entre les deux (soit 4 500 000 FCFA) correspond à l'impôt sur les sociétés dû par ce contribuable. Par contre, si ce même contribuable n'avait pas réalisé de bénéfice au cours de l'exercice, étant donc en situation de déficit, il aurait dû payer l'impôt minimum forfaitaire qui correspond à 1% de son chiffre d'affaires (soit 620 000 FCFA dans ce cas précis).

Le paiement de l'IS-BIC se fait par acomptes versés par les contribuables assujettis au centre des impôts compétent. Cependant, les modalités précises de ces acomptes peuvent varier selon le chiffre d'affaires du contribuable.

En effet, les contribuables ayant un chiffre d'affaires de moins de 50 millions de francs peuvent opter pour le régime du réel simplifié. Dans ce régime (réel simplifié), le contribuable verse trois acomptes en plus de sa cotisation finale produite à la fin de l'année fiscale. Cet acompte est équivalent à 0,20% du chiffre d'affaires réalisé l'année précédente pour les stations d'essence s'approvisionnant au marché local et à 0,60% pour toutes les autres sociétés. Ces cotisations sont versées au plus tard le 31 mars, 31 juillet et 30 novembre de chaque année. Pour les nouvelles sociétés soumises au régime simplifié, les acomptes sont calculés sur la base du chiffre d'affaires prévisionnel. Par exemple, une société de transport qui a réalisé un chiffre d'affaires de 60 000 000 FCFA au cours de l'exercice 2013 doit payer trois acomptes provisionnels d'un

montant égal à 360 000 FCFA (soit 60 000 000 FCFA x 0,60%) au titre de chaque acompte. Ces acomptes doivent être respectivement payés au plus tard le 31 mars, 31 juillet et 30 novembre de l'année 2014. Par contre, ces acomptes viendront en diminution de l'impôt sur les sociétés qu'elle devra payer au titre de l'exercice 2014. Par exemple, si notre société de transport réalise un bénéfice de 15 000 000 FCFA, elle devrait normalement payer un montant de 4 500 000 FCFA (soit 15 000 000 FCFA x 30%) au titre de l'impôt sur les sociétés. Comme elle a déjà payé des acomptes provisionnels pour un montant total de 1 080 000 FCFA (soit 360 000 FCFA x 3). Ces acomptes viendront en diminution de l'impôt dû sur les sociétés. Notre société de transport devrait donc payer le reliquat de 3 420 000 FCFA (soit 4 500 000 FCFA – 1 080 000 FCFA) au centre des impôts compétent au plus tard le 30 avril 2015. Si par ailleurs, notre société de transport venait juste de démarrer ses activités, les montants de ses acomptes provisionnels seraient déterminés à partir de son chiffre d'affaires prévisionnel de l'année 2014.

Les contribuables ayant un chiffre d'affaires de plus de 250 millions de francs sont assujettis de plein droit au régime du réel normal. Dans leur cas, les acomptes sont calculés sur la base de l'impôt payé l'année précédente et les versements doivent avoir lieu dans les quinze derniers jours des mois de mars, juillet et novembre. Les acomptes des nouvelles sociétés soumises au régime normal sont calculés à partir de l'impôt évalué à 5% du capital. Par exemple, une société de transport qui a réalisé un bénéfice de 20 000 000 FCFA au cours de l'exercice 2013 doit payer 6 000 000 FCFA au titre de l'impôt sur les sociétés assis sur le résultat de 2013. En 2014, elle devra payer trois acomptes provisionnels d'un montant égal à 1 500 000 FCFA (soit 20 000 000 FCFA / 4 qui correspond au quart de l'impôt sur les sociétés de 2013) au titre de chaque acompte. Ces acomptes doivent être respectivement payés au plus tard le 31 mars, 31 juillet et 30 novembre de l'année 2014. Par contre, ces acomptes viendront en diminution de l'impôt sur les sociétés qu'elle devra payer au titre de l'exercice 2014. Par exemple, si notre société de transport réalise un bénéfice de 25 000 000 FCFA au titre de l'exercice 2014, elle devrait normalement payer un montant de 7 500 000 FCFA (soit 25 000 000 FCFA x 30%) au titre de l'impôt sur les sociétés. Comme elle a déjà payé des acomptes provisionnels pour un montant total de 4 500 000 FCFA (soit 1 500 000 FCFA x 3), ces acomptes viendront en diminution de l'impôt dû sur les sociétés. Notre société de transport devrait donc payer le reliquat de 3 000 000 FCFA (soit 7 500 000 FCFA – 4 500 000 FCFA) au centre des impôts compétent au plus tard le 30 avril 2015. Si par ailleurs, notre société de transport venait juste de démarrer ses activités, les montants de ses acomptes provisionnels seraient déterminés à partir de son capital. Par exemple, avec un capital de 40 000 000 FCFA, chaque acompte serait évalué à 2 000 000 FCFA (soit 40 000 000 FCFA x 5%).

4. La Contribution Forfaitaire à la charge de l'employeur

Selon les dispositions de l'article 159 du CGI, la contribution forfaitaire à la charge des employeurs est une taxe sur la masse salariale des entreprises soumises à l'impôt des sociétés et à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux. Les transporteurs personnes physiques et

les sociétés de transports publics constitués sous forme de société anonyme et de société à responsabilité limitée sont assujettis à cette contribution.

Sont exonérés de cette taxe, les sommes versées aux salariés détenteurs d'un diplôme professionnel émis par une institution d'enseignement professionnel agréée et âgé de moins de 40 ans à la date de leur embauche sont exonérés de la contribution forfaitaire pour une période de 3 ans. De la même façon, les sommes versées à des employés recrutés par un nouvel employeur et qui ont été précédemment licenciés pour des raisons économiques sont exonérées de la contribution forfaitaire pour une période de 2 ans.

L'assiette de la contribution forfaitaire est constituée du montant brut des rémunérations, traitements, salaires, indemnités et émoluments divers, y compris les avantages en nature, payés par les employeurs assujettis à l'ensemble de leur personnel. Sont déduits de l'assiette fiscale les allocations versées aux stagiaires. La base taxable est arrondie aux mille francs inférieurs. Le taux d'imposition est de 3,5%.

Le montant de la contribution à payer est déterminé en appliquant le taux de l'impôt à la base taxable. Il n'y a pas de minimum de perception applicable. Il appartient à l'employeur de verser les sommes collectées au service des Impôts dont relève le siège social de l'entreprise dans les 15 premiers jours du mois suivant le mois d'imposition. Lorsque le montant de la contribution mensuelle ne dépasse pas 5 000 francs CFA le versement peut être effectué trimestriellement dans les 15 premiers jours des mois d'avril, juillet, octobre et janvier.

5. La Taxe de Formation Professionnelle

La taxe de formation professionnelle est due par tous les particuliers et sociétés passibles de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Sont exonérées de cette taxe, pour une période de trois ans, les employeurs embauchant des employés âgés d'au moins 40 ans et titulaires d'au moins d'un diplôme professionnel délivré par un établissement professionnel agréé est prévue par le CGI. Il est également prévu une exonération de deux ans pour des employeurs embauchant des travailleurs ayant été licenciés pour motif économique.

Le taux de cette taxe est fixé à 2%. Elle est assise sur la même base de calcul que la contribution forfaitaire, c'est-à-dire sur le montant brut des rémunérations, traitements, salaires, indemnités payés à l'ensemble du personnel y compris les valeurs réelles des avantages en nature.

Le montant de la contribution à payer est déterminé en appliquant le taux de l'impôt à la base taxable. Il n'y a pas de minimum de perception applicable. Le paiement de l'impôt est effectué au centre des impôts territorialement compétent par les modes de paiements légaux et au plus tard le 15 du mois suivant celui au cours duquel la retenue a été opérée.

Le produit de la taxe de formation professionnelle est affecté au Fonds d'appui à la formation professionnelle et à l'apprentissage (FAFPA) pour le financement du secteur de la formation professionnelle qualifiante, continue et pour apprentissage.

6. La Taxe Emploi Jeunes

Cette taxe est assise sur la même base que la contribution forfaitaire. Le taux est de 2%. La taxe est déclarée et payée dans les mêmes conditions que la contribution forfaitaire.

Elle est destinée à financer l'APEJ.

7. La Taxe de Logement

La taxe de logement est perçue sur les employeurs du secteur privé et parapublic. Les textes régissant la taxe de logement ne prévoient aucune exonération.

La taxe de logement dont le taux est fixé à 1% de la masse salariale, est calculée sur le montant brut des rémunérations, traitements, salaires, indemnités payés à l'ensemble de leur personnel par les employeurs, transporteurs personnes physiques et sociétés de transports.

Aucun calcul n'est nécessaire au règlement de l'impôt. Il n'y a pas de minimum de perception.

Le paiement de l'impôt est effectué par les modes de paiements légaux et au plus tard le 15 du mois suivant celui au cours duquel la retenue a été opérée au centre des impôts territorialement compétent.

La taxe de logement est affectée à l'Office Malienne de l'Habitat (OMH).

8. La patente

La contribution des patentes est un impôt à caractère réel et perçu à l'occasion de l'exercice d'une profession.

Elle est due par toutes les personnes, physiques ou morales, qui exercent au Mali une activité de transport public. La profession doit être exercée de façon effective et habituelle, elle doit être exercée dans un but lucratif, et enfin elle doit être exercée au Mali.

Elle se compose d'un droit fixe et d'un droit proportionnel assis sur la valeur locative des locaux professionnels.

- Droit fixe : le montant du droit fixe est donné dans le tarif des patentes. Il est fonction de la nature de la profession exercée, du chiffre d'affaires, des éléments de l'exploitation et

du lieu d'exercice de la profession. Le droit fixe est dû par établissement et non par profession.

- Droit proportionnel : au droit fixe, s'ajoute un droit proportionnel calculé sur la valeur locative annuelle des locaux servant à l'exercice de la profession (bureaux, magasins, boutiques, ateliers, hangar) ainsi que sur celle de l'outillage fixe et des installations de toute nature. La valeur locative est en principe la valeur réelle au 1er janvier de l'année d'imposition. Le taux du droit proportionnel est de 10% de la valeur locative. Il ne peut être inférieur au quart (1/4) du droit fixe.

Le droit de patente est calculé en additionnant le droit fixe au droit proportionnel. La patente est destinée à alimenter le budget de la localité où la profession est exercée. A l'occasion du paiement de la patente professionnelle par les sociétés de transport public, un montant de 10% basé sur le cumul du droit fixe et du droit proportionnel, est prélevé au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali.

9. La taxe de voirie

Elle s'applique aux sociétés formelles de transport public, qui exercent une activité de transport public assujettis à la patente, selon les dispositions de l'article 151 du CGI.

Le taux maximum est fixé, pour les sociétés de transport routier à 5% du montant des droits de patente professionnelle. L'émission et le recouvrement de cette taxe est assurée par l'administration fiscale.

Le produit de cette taxe est destiné au financement des budgets communaux.

10. La taxe communale de sortie des véhicules de transport public

Cette taxe n'est pas régie par le code général des impôts. Elle a comme base légale les délibérations des conseils municipaux.

C'est une taxe perçue sur tous les véhicules de transport public de personnes ou de marchandises qui embarquent ou débarquent des voyageurs ou des marchandises sur le territoire de la commune ou du District de Bamako. Alors qu'elle est conçue comme un droit de stationnement, dans la pratique cette condition n'est pas toujours respectée, et la taxe est parfois exigée pour le simple fait de traverser la commune.

Le taux de cette taxe est fixé par délibération du conseil municipal ou du District, avec un maximum de 1000 CFA par sortie de véhicule.

11. La Taxe Foncière

La Taxe Foncière (TF) est un nouveau prélèvement, créée par la loi n° 2011-034 du 15 juillet 2011 portant modification du Code Général des Impôts (CGI), au profit des collectivités territoriales (Communes, Conseil de Cercle et Conseil Régional).

Elle s'applique aux transporteurs routiers, personnes physiques et sociétés de transport qui disposent dans leurs patrimoines des gares routières ou d'autres équipements et qui s'en servent sur le plan professionnel, autrement dit, qui font l'utilisation professionnelle de leurs propres gares routières et bien d'autres équipement fixés à perpétuelle demeure au sol.

Le taux applicable de la Taxe Foncière est de 3%, applicable à la valeur locative des bâtiments et équipements imposables.

Le recouvrement de cette taxe annuelle relève de la compétence des services des impôts.

II. Les impôts indirects applicables au transport routier

1. La Taxe sur la Valeur Ajoutée et les taxes à l'importation

a. La Taxe sur la Valeur Ajoutée

i. Critères d'assujettissement

Sont assujettis de plein droit à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) les personnes physiques ou morales y compris celles du secteur public économique, qui effectuent d'une manière indépendante, à titre habituel ou occasionnel, des opérations soumises à la taxe sur la valeur ajoutée quel que soient leur statut juridique, leur situation au regard des autres impôts et la forme ou la nature de leur intervention ; et cela lorsqu'ils réalisent un chiffre d'affaires hors taxe supérieur à 50 millions de Francs CFA. La TVA frappe les valeurs de toutes les livraisons de biens et services du stade de la production à celui de la consommation.

L'article 196 (nouveau) du CGI stipule que: Sont soumises au Mali à la Taxe sur la Valeur Ajoutée les livraisons de biens, les travaux immobiliers et les prestations de services, effectués à titre onéreux par un assujetti agissant en tant que tel, ainsi que les importations.

Une opération de livraison de bien est réputée réalisée au Mali, lorsque le bien se trouve au Mali au moment de la livraison. En cas d'expédition ou de transport du bien, le lieu d'imposition est réputé se situer à l'endroit où le bien se trouve au moment du départ de l'expédition ou du transport à destination de l'acquéreur.

Si le bien fait l'objet d'une installation ou d'un montage par le fournisseur ou pour son compte, le lieu de livraison est réputé se situer à l'endroit où est fait l'installation ou le montage.

Lorsque le lieu de départ de l'expédition ou du transport du bien se trouve dans un État autre que le Mali, le lieu de la livraison effectuée par l'importateur est réputé se situer dans le pays d'importation du bien.

Une opération de travaux immobiliers est réputée réalisée au Mali, lorsqu'elle est exécutée au Mali.

Une prestation de service est réputée réalisée au Mali, lorsqu'elle est rendue au Mali ou utilisée ou exploitée au Mali.

Le terme Mali s'entend du territoire national et de l'espace aérien.

Les sociétés de transport effectuent au Mali une activité économique et cela à titre onéreux. Elles sont donc assujetties à la TVA.

Le poids de la TVA est uniquement supporté par le consommateur final mais sa récupération est possible par l'entreprise lors de ses achats d'intrants (achats de marchandises et/ou de matières premières).

ii. Exemptions et exonérations

Les exemptions et exonérations qui s'appliquent à la TVA peuvent être classées en quatre groupes:

✓ *Ventes et opérations assimilées*

- Les exportations directes de produits ou de marchandises.
- Les ventes réalisées par les pêcheurs, armateurs, agriculteurs, éleveurs sur leurs produits n'ayant subi aucune transformation de façon à les dénaturer
- Les ventes et cession effectuées par l'état, les collectivités locales et leurs établissements publics n'ayant pas le caractère industriel et commercial
- Les ventes réalisées par les groupements sans but lucratif légalement constitués
- Les ventes par l'artiste créateur d'œuvres d'art originales exception faites des articles d'orfèvre, d'horlogers, de bijoutiers de joailliers et des objets manufacturés
- Les ventes de céréales en grains, de viandes et d'abats comestibles crus

✓ *Prestations de services*

- Toutes informations écrites ou parlées et avis de décès
- Droit d'entrée dans les parcs zoologiques
- Les recettes liées à l'activité d'enseignement des établissements agréés et reconnus d'utilité publique
- Tous les soins de santé ainsi que les dons de sang
- Les repas et boissons non alcoolisées des établissements hospitaliers, des cantines scolaires et universitaires

- Les visites des monuments historiques et musées nationaux
- Les pompes funèbres
- Tous les services de transport terrestres, fluviaux et ferroviaires pour la partie du trajet effectuée hors des limites du territoire national
- Tous les services de transport aériens dont les services à destination de l'étranger représentent au moins 80% de l'ensemble des services exploités
- Les services de l'état, les collectivités territoriales et leurs établissements, n'ayant pas un caractère industriel et commercial
- Les services fournis dans le cadre de leur activité normale par les organismes sans but lucratif (OSBL).
- Les locations d'immeubles nus à usage d'habitation
- ✓ ***Autres activités et prestations soumises à une taxe spécifique***
 - Les produits et les prestations dans le cadre des jeux
 - Les opérations des banques, établissements financiers et assurances (art 245 du CGI)
 - Les opérations de crédit social ou agricole effectuées par les caisses de crédit mutuel, les coopératives d'épargne et de crédit
 - Toutes les affaires soumises à la taxe sur les contrats d'assurance ou qui en sont exonérés quel que soit la nature des risques assurés et effectuées par les sociétés ou compagnies d'assurance
 - Les commissions versées par les assurances, les sociétés ou compagnies d'assurance
 - Les opérations soumises au droit d'enregistrement

✓ ***Produits particuliers***

Il s'agit d'une liste de produits énumérés dans le code, chacun ayant un numéro spécifique comprenant entre autres: certains produits de base ainsi que les médicaments.

Toutefois la loi n°2011-078 du 23 décembre 2011 a fait un réaménagement de l'article 195 CGI en instituant un taux réduit de 5% sur certains produits, ventes et prestations de services qui étaient exonérées de TVA. Ce sont entre autres, le matériel agricole, le matériel informatique.

iii. Assiette Fiscale et Barème d'Imposition

La base taxable est généralement définie comme le chiffre d'affaires, celui-ci étant constitué par les ventes de marchandises et la production vendue de biens et services, incluant les importations, les travaux immobiliers et le prix de revient des biens livrés à soi-même. Pour les transporteurs, la base d'imposition est constituée par les sommes, valeurs, biens ou services reçus ou à recevoir par le transporteur en contrepartie de sa prestation. Le fait générateur est constitué pour un transporteur par l'exécution du service. L'exigibilité est constituée par l'encaissement du prix ou des acomptes.

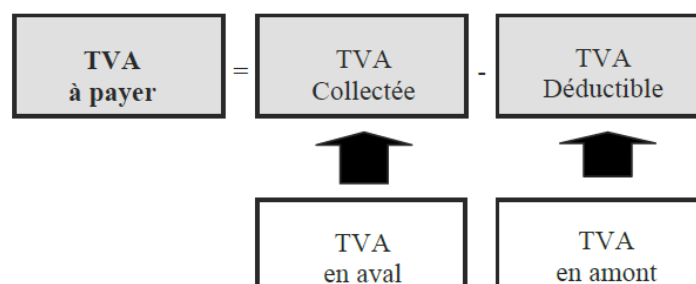
Le taux de la TVA est de **5% ou 18%** de la base imposable. Le taux de TVA pour les transporteurs est de 18%.

iv. Calcul de l'impôt

La cotisation de TVA à acquitter correspond à l'excédent de la TVA collectée par l'entreprise, auprès des clients sur ses ventes ou ses prestations de services (TVA en aval), sur la TVA en amont, c'est-à-dire la TVA payée sur les achats par le contribuable. La TVA en amont est déductible seulement si les opérations correspondantes en aval sont taxables. La taxe ayant grevé les biens susceptibles d'être appropriés par les dirigeants n'est pas déductible.

Lorsque le résultat de ce calcul est positif pour la période visée, le contribuable doit effectuer un versement de TVA équivalent à ce montant. Dans le cas où la TVA déductible excède la TVA collectée, l'entreprise assujettie se retrouve en situation de crédit de TVA et peut reporter ce crédit pour le déduire de la TVA à payer des périodes subséquentes. Les entreprises soumises au régime de zone franche et les exportateurs sont autorisées à demander un remboursement pour leurs crédits de TVA. Le transfert de crédit, d'une entreprise en situation de remboursement à une autre ayant un solde de TVA à payer, n'est toutefois plus permis.

Illustration – Détermination de la cotisation de la TVA



La TVA qui a grevé les éléments d'une opération imposable est déductible de la TVA applicable à cette opération. En d'autres termes, toutes les TVA supportées en amont par un transporteur, si elles ne sont pas exclues du droit à déduction, sont déductibles. Par exemple, la TVA supportée au cordon douanier pour l'importation d'un véhicule qui sera affecté exclusivement à l'activité de transport est déductible. C'est donc la TVA nette qui sera payée ou le crédit de TVA qui sera supporté.

Prenons l'exemple d'une société de transport qui a effectué des prestations de services pour un montant de 6 500 000 hors taxes au cours de novembre 2014 et dont les achats taxables à la TVA se sont chiffrés à 4 000 000 hors taxes. La TVA collectée pour cette société sera donc évaluée à 1 170 000 FCFA (soit 6 500 000 FCFA x 18%) et la TVA déductible à 720 000 FCFA (soit 4 000 000 FCFA x 18%). La TVA nette à payer qu'il devra reverser au service des impôts compétent au plus tard le 15 décembre 2014 sera estimée à 450 000 FCFA (soit 1 170 000 FCFA – 720 000 FCFA).

v. Perception de l'impôt

La perception de la TVA varie selon le type de régime auquel est soumis le contribuable au niveau de l'impôt sur les sociétés et sur les bénéficiaires industriels et commerciaux. Les contribuables soumis au régime réel simplifié, c'est-à-dire ayant un chiffre d'affaires entre 50 millions et 250 millions de francs, paient la TVA sous forme d'acomptes mensuels calculés sur la base du chiffre d'affaires, avec un taux variant selon que l'affaire soit un bien, un meuble ou un service. Ceux-ci doivent, au plus tard le 15 mai de l'année suivant la clôture de l'exercice comptable, produire une déclaration annuelle récapitulative de l'ensemble des opérations réalisées au cours de l'année écoulée. Les redevables relevant du régime réel normal doivent déposer mensuellement au plus tard le 15 une déclaration dont le contenu est l'ensemble des opérations du mois précédent.

Cependant, il y a lieu de préciser que le retard de déclaration entraîne une pénalité de 50%. Ce même taux est applicable en cas d'omissions ou d'inexactitudes constatées dans les déclarations. Il est porté à 100% lorsque compte tenu de la nature de l'infraction, la bonne foi du contribuable ne peut être admise.

b. Les droits et taxes perçus à l'importation

En plus de la TVA, l'importation des véhicules et pièces détachées est passible d'autres prélèvements au cordon douanier. Ce sont:

- le Droit de Douane (DD) : son taux varie de 5 à 10% selon les produits : elle est assise sur les prix CAF frontière.
- la Redevance Statistique (RS) : son taux est de 1% pour tous les produits. Elle est assise sur les prix CAF frontière.
- le Prélèvement Communautaire CEDEAO (PC) : il est assis sur les prix CAF frontière. Son taux est de 0,5% pour tous les produits.

Les taux applicables sont les suivants:

Tableau 3 : Taux applicables au cordon douanier à l'importation des véhicules et pièces détachées destinés au transport routier

Nomenclature	Désignations	DD	RS	PC	PCS	TVA	TP
8702	Véhicule de transport de personnes	10%	1%	0,5%	1%	18%	32,48%
8704	Véhicule de transport de marchandises	10%	1%	0,5%	1%	18%	32,48%
8708	Parties et accessoires	10%	1%	0,5%	1%	18%	32,48%
8716	Remorques et semi-remorques	10%	1%	0,5%	1%	18%	32,48%
8716	Parties de remorques et semi-remorques	5%	1%	0,5%	1%	18%	25,58%
401120	Pneus neufs pour remorques et autobus	10%	1%	0,5%	1%	18%	32,48%
401212	Pneus réchappés ou usagés	20%	1%	0,5%	1%	18%	44,28%
40139090	Chambres à air	20%	1%	0,5%	1%	18%	44,28%

Source : Direction Générale des Douanes, Janvier 2015

2. La Taxe sur les Contrats d'Assurance

Elle est perçue par les compagnies d'assurances pour le compte du Trésor au moment de la souscription, conformément aux dispositions de l'article 367 et suivant du CGI. Son taux est de 20%, applicable au montant stipulé au profit de l'assureur. Son rendement est de 2 208 613 039 FCFA en 2011, 3 215 503 466 FCFA en 2012 et 3 155 184 679 FCFA en 2013.

3. Les droits de timbre

Le document servant à l'importation de véhicules usagés ou neufs par les transporteurs routiers, détenteurs de la carte professionnelle, personnes physiques ou personnes morales est l'attestation d'importation délivrée par la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence, sur

présentation de la facture pour les véhicules neufs ou de la carte grise pour les véhicules usagés et du Procès-verbal de Constatation (PVC) délivré et perçu par la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux.

Le montant du PVC est de 2.500 FCFA par véhicule léger ou lourd.

L'importation des véhicules lourds est subordonnée à l'autorisation préalable de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence.

L'imprimé de l'attestation d'importation, acheté au niveau de la Chambre de Commerce et d'Industrie est passible de droit de timbres dont le taux est fixé par l'arrêté interministériel n°02-0321/MICT-MEF du 22 février 2002 portant réglementation de l'importation des véhicules automobiles en République du Mali.

Tableau 4 : Redevances liées à la délivrance de l'attestation d'importation de véhicule de transport routier

Véhicules de tourisme et véhicule légers (camionnettes etc...)	Taux
Véhicules neufs ou usagés jusqu'à deux ans	5 000 F
Véhicules usagers de plus de deux ans	25 000 F par années ou tranches d'années supplémentaires
Véhicules lourds (camions, tracteurs, semi-remorques)	Taux
Véhicules neufs ou usagers jusqu'à cinq ans	7 500 F
Véhicules usagers de plus de cinq ans	7 500 F par années ou tranches d'années supplémentaires

Source: Arrêté interministériel n°02-0321/MICT-MEF du 22 février 2002 portant réglementation de l'importation des véhicules automobiles en République du Mali.

Les droits de timbre sont également applicables aux permis de conduire et aux cartes grises. Les paiements se font soit sur état ou par apposition de timbre au document. Les taux sont les suivants:

Tableau 5 : Droits de timbre applicable aux permis de conduire

Catégories	Montant du droit de timbre
Délivrance des certificats internationaux pour automobiles et permis internationaux ¹	1 000 FCFA
Examen pour l'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles ²	2 000 FCFA
Délivrance du permis de conduire des véhicules automobiles et duplicata ³	3 750 FCFA

Tableau 6 : Droits de timbre applicable aux cartes grises⁴

Catégories	Montant du droit de timbre
Motocyclette de 125 cm ³ et plus	1 500 FCFA par CV fiscal
Véhicules automobiles jusqu'à 2 tonnes	1 500 FCFA par CV fiscal
Véhicules automobiles au delà de 2 tonnes	700 FCFA par CV fiscal
Remorques d'une charge utile inférieure ou égale à 2 tonnes	4 000 FCFA
Remorques d'une charge utile supérieure à 2 tonnes	5 000 FCFA
Véhicules immatriculés dans les séries WW	6 000 FCFA

¹ Article 416 du CGI

² Article 417 du CGI

³ Article 418 du CGI

⁴ Article 419 du CGI

4. La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers

Elle a été instituée par le Décret n° 02 – 324/P – RM du 05 juin 2002 et s'applique sur l'essence et le gasoil. Elle est perçue sur les quantités de carburants mises à la consommation en République du Mali et s'applique sur chaque litre de carburant consommé sur la route.

Le taux de la redevance d'usage routier sur les carburants a été fixé au départ à trois (03) francs CFA par litre de supercarburant et gasoil par Arrêté interministériel n° 04 – 0135/MEF – MET – SG du 22 juin 2004. Ce taux est ensuite passé à 25 francs CFA par litre de carburant, suite à la signature de l'Arrêté interministériel n° 09 – 1145/MEF – MET – SG du 15 mai 2009. Il est de 25F/litre pour le gasoil et 73F/litre pour l'essence en Côte d'Ivoire.⁵ C'est au Sénégal⁶ que le taux est le plus élevé dans l'espace UEMOA, il est de 63,9F/litre pour le super carburant et 79,9F/litre pour le gasoil.

La liquidation et le recouvrement de la redevance d'usage routier sur les carburants suivent les mêmes procédures que celles de la fiscalité perçue au cordon douanier.

Cette redevance ne s'applique pas aux sociétés minières en vertu des dispositions des conventions qui les lient à l'Etat.

5. La redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu

Cette redevance est annuelle. Elle concerne les véhicules admis à la circulation ayant un poids total en charge égal ou supérieur à 6 tonnes. Son paiement constitue une condition préalable à la délivrance de la carte de transport tout comme la prorogation ou le renouvellement de la carte de transport.

Les taux de redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules fixés par arrêté interministériel n°02-2673/MET-MEF du 31 décembre 2002 sont repartis comme suit :

⁵ Cf. Décret n°2013-766 du 8 novembre 2013 ; www.fer-ci.org

⁶ Cf. . Décret n° 2011-336 modifiant le Décret° 2008 -85 du 12 février 2008, instituant une taxe parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome. Ce décret date du 16 mars 2011.

Tableau 7 : Taux de redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules

Tonnage	Redevance/Mali	Redevance/Sénégal
Véhicules de 6 à 18 tonnes	48.000 FCFA par an	0
Véhicules de 19 à 29 tonnes	60.000 FCFA par an	0
Véhicules de 30 à 38 tonnes	72.000 FCFA par an	0
Véhicules de 39 à 46 tonnes	80.000 FCFA par an	0
Véhicules de 47 tonnes et plus	100.000 FCFA par an	0

Source: Arrêté interministériel n°02-2673/MET-MEF du 31 décembre 2002 pour le Mali.

Le paiement de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu se fait par tranche trimestrielle⁷. Les formalités de perception sont accomplies au niveau de la Direction des Transports du District de Bamako, des Directions Régionales et des secteurs de transport par les régisseurs de recettes du Trésor.

6. Les pénalités de surcharge

Le règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 harmonise les normes et les procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA. L'objectif de cette disposition est de diminuer la pratique de la surcharge qui est à l'origine de la dégradation prématurée du réseau routier à plus de 80% et des accidents. Ce règlement impose une charge maximale de 11, 5 tonnes de marchandises par essieu simple. La charge maximale applicable au Mali actuellement est de 14 tonnes à l'essieu. Le règlement n°14/2005/CM/UEMOA prévoit en cas d'infraction le paiement d'une amende de 20.000 FCFA par tonne de surcharge pour les poids lourds en trafic national qui circulent sur le réseau routier national et 60.000 FCFA par tonne de surcharge pour le trafic véhicules assurant le transport routier inter-états.

⁷Les modalités de perception sont définies par l'instruction interministérielle n°03-0001/MET-MEF du 25 mars 2003 relative aux procédures de recouvrement et de mise à la disposition de l'Autorité Routière du produit de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation.

7. La redevance de péage ou de concessions d'infrastructures routières:

Conformément aux dispositions du décret n°02/324/P-RM du 05 juin 2002 instituant les redevances d'usage routier, la redevance de péage routier est perçue sur les véhicules pour l'usage des routes bitumées interurbaines, ponts et autres ouvrages routiers, au profit d'un concessionnaire pour la durée de la concession.

Le système de péage conçu au Mali a pour objectif, notamment l'accroissement des ressources financières destinées à l'entretien routier, la mise en application du principe selon lequel l'utilisateur doit contribuer à l'entretien des infrastructures à hauteur du service qui lui est rendu, le contrôle des surcharges et le développement du secteur privé.

Le tableau ci-dessous donne la grille des tarifs appliqués au Mali et dans certains pays de l'UEMOA.

Tableau 8: Tarif de la redevance de péage ou de concession d'infrastructures routières au Mali et dans certains pays de l'UEMOA

Catégories	Mali	Sénégal	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau
Véhicule léger d'une hauteur inférieure à 2,55 mètres	500 F	500 F par essieu mais non encore appliqué	1250 F	250 F
Véhicules admis au transport public de plus de 13 personnes payantes	1 000 F	500 F par essieu mais non encore appliqué	2 500 F et 3750 F	500 F
Véhicules poids lourds ou d'une hauteur supérieure ou égale à 2,55 mètres	500 F par essieu	500 F par essieu mais non encore appliqué	5000 F	500 F
Camion				10 000 F

Textes:

Mali: Arrêté interministériel n° 08-1397/MEF-MET-SG du 14 mai 2008

Sénégal : Décret n° 2011-336 modifiant le décret n° 2008-85 du 12 février 2008 instituant une taxe parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome. Ce décret date du 16 mars 2011.

Côte d'Ivoire: Décret n°2013-766 du 08 novembre 2013. Voir site web www.fer-ci.org. Les trajets concernés par le péage sont: Abidjan-Singoroba, 1^{er} trajet; Singoroba-Yamoussoukro, 2^{ème} trajet. Depuis le 02 janvier 2015, le passage sur le 3^{ème} pont d'Abidjan ou pont Henri Konan Bédié est soumis à un péage selon le type de véhicule de l'utilisateur. Le péage coûte 500 FCFA pour les motocyclettes et véhicules légers (particuliers), 1.500 FCFA pour les véhicules à 2 essieux (mini-cars, camions, ...) et 3.000 FCFA par passage pour les véhicules à 3 essieux ou plus (poids lourds, cars). Voir site web : http://www.imatin.net/article/societe/cote-d-ivoire-societe-le-peage-effectif-ce-02-janvier-sur-le-pont-henri-konan-bedie_25232_1420212495.html

8. La lettre de voiture

La lettre de voiture est un écrit qui constate le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur, au sens de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Le chargeur est défini aussi comme l'expéditeur de la marchandise.

L'article 10 du règlement n°14/2005/CM/UEMOA stipule que dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd assurant un transport d'un lot de marchandises d'un poids de 7 tonnes et plus, pour le compte d'un seul chargeur doit être muni à son bord d'une lettre de voiture mentionnant la nature des marchandises transportées et leur poids, ainsi que l'origine et la destination du ou des transports. L'identification du véhicule, les noms et les adresses de l'exploitant du véhicule et du chargeur sont également mentionnés dans la lettre de voiture.

L'alinéa b. de l'article 10 précise qu'un exemplaire de la lettre de voiture doit être déposé auprès des services compétents du Ministère en charge des Transports.

En 2009, le gouvernement malien a institué, par décret n°09-178/P-RM du 27 avril 2009, une redevance pour l'émission de la lettre de voiture en contrepartie des prestations du Conseil Malien des Transporteurs Routiers. La redevance perçue au titre de la lettre de voiture est fixée comme suit:

- Transport national: 1 000 FCFA;
- Transport international: 2 500 FCFA.

La redevance est perçue par le Conseil Malien des Transporteurs Routiers ou son mandataire sur tout transport routier de marchandises. Son paiement est matérialisé par la délivrance à la partie versante d'une quittance à souche du Trésor Public.

Les lettres de voiture sont passibles d'un droit de timbre dont le taux est fixé uniformément à 100 FCFA, conformément aux dispositions de l'article 402 du CGI.

9. Les redevances perçues par la DNTTMF

La DNTTMF est un service central créé par l'ordonnance n°05-009/P-RM du 09 mars 2005. Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transport routier, ferroviaire, maritime et fluvial. En contrepartie des prestations qu'elle rend aux usagers, les redevances suivantes sont perçues conformément aux dispositions du Décret 075 /P-RM du 08 mars 2007 :

✓ Les redevances perçues à l'occasion de l'établissement du permis de conduire

Opérations	Redevance DNTTMF
Examen pour l'obtention du permis de conduire	4 000FCFA/Redevance / examen
Etablissement de duplicata, remplacement et renouvellement de permis de conduire	3 000 FCFA
Examen pour l'obtention de l'autorisation de conduire	2 000 FCFA/examen
Etablissement de duplicata, remplacement et renouvellement de l'autorisation de conduire	1 000 FCFA

✓ Les redevances perçues à l'occasion de l'établissement de la carte grise

Opérations	Redevance DNTTMF
Immatriculation et mutation pour une automobile, un tracteur, engin de manutention, semi-remorque	10 000FCFA/Redevance / examen
Etablissement de duplicata pour les véhicules sus visés	8 000 FCFA

✓ **Les redevances perçues à l'occasion de l'établissement des procès verbaux**

Opérations	Redevance DNTTMF
Etablissement des procès-verbaux de constatations pour l'immatriculation, la mutation, le duplicata et le renouvellement de la carte grise des véhicules auto et engin à deux roues	2 500 FCFA
Etablissement des procès-verbaux de réception des véhicules automobiles dont le poids total en charge est supérieur à 7 500 FCFA.	5 000 FCFA
Etablissement des procès verbaux d'expertise mécanique pour la délivrance d'autorisation d'importation des véhicules automobiles usagers	5 000 FCFA
Etablissement des procès-verbaux d'expertise d'accidents de la circulation routière	2 500 FCFA

✓ **Les redevances applicables à la délivrance de la carte de transport de passagers**

Catégories	Tarif
Véhicule de 5 places	2 000 FCFA
Véhicule de 6 à 10 places	4 000 FCFA
Camionnette bâchés jusqu'à 15 places	4 000 FCFA
Camionnette bâchée de plus de 15 places	5 000 FCFA
Minicar, Minibus jusqu'à 24 places	6 000 FCFA
Minicar, Minibus de 25 à 30 places	7 000 FCFA
Autocar, autobus de plus de 30 places	8 000 FCFA

✓ **Les redevances applicables à la délivrance de la carte de transport de marchandises**

Catégories	Tarif
Camion marchandises/ Charge utile inférieure ou égale à 10 tonnes	6 000 FCFA
Camion marchandises/ Charge utile supérieure à 10 tonnes	7 000 FCFA
Camion bennes	6 000 FCFA
Camion-citerne avec une capacité inférieure à 10 m ³	7 000 FCFA
Camion-citerne avec une capacité supérieure à 10 m ³	8 000 FCFA
Semi-remorque de marchandises solide jusqu'à 25 tonnes	8 000 FCFA
Semi-remorque de marchandises solide de plus de 25 tonnes	10 000 FCFA
Semi-remorque bennes	8 000 FCFA
Semi-remorque de marchandises liquide jusqu'à 25 m ³	14 000 FCFA
Semi-remorque de marchandises liquide de plus de 25 m ³	16 000 FCFA
Tracteur routier	4 000 FCFA

Deuxième partie : Etude analytique de la fiscalité et de la parafiscalité des transports routiers au Mali

I. Répartition des recettes de la fiscalité et de la parafiscalité entre les services publics et organismes professionnels de l'Etat

1. Le budget de l'Etat

a. Le rendement des impôts directs

Rappelons que les impôts directs applicables au secteur du transport routier sont l'IS-BIC, la CF, la TL, la TFP et la TEJ.

De façon générale, le recouvrement de l'IS-BIC concernant le secteur privé est 6,695 milliards au premier semestre 2013 (du 1^{er} janvier au 30 juin 2013)⁸. Ce montant intègre l'IS-BIC supporté par les sociétés formelles de transport public. Toutefois, les statistiques ne permettent pas de déterminer avec précisions la part de l'IS-BIC supportée par les transporteurs de personnes et de marchandises à titre privé.

Le rendement des autres impôts directs que supportent les transporteurs (CF, TL, TFP, TEJ) n'est pas également connu avec exactitude au niveau des services financiers de l'Etat. Toutefois, il s'agit des impôts et taxes sur salaires que supporte l'employeur. Ces sociétés formelles de transport public déclarent rarement les salariés qu'elles embauchent au niveau des services des impôts et de l'INPS.

Les informations fiables disponibles ne concernent que la TTR dont le rendement est le suivant:

⁸ Source : Compte administratif 2013 de la Direction Générale du Budget du 12 décembre 2013. Site web : www.finances.gouv.ml/Loi_de_finances_2014/docs/exe_recettes.pdf

Tableau 9: Situation des recouvrements de la TTR, des vignettes auto, et de la taxe sur les contrats d'assurance

DESIGNATION	2011	2012	2013
TTR (93, 40%)	2 896 851 239	2 735 851 831	2 962 148 373
Patente dans Vignettes TTR (6%)	180 629 523	184 692 732	190 814 233
CCIM dans Vignettes TTR (0,6%)	18 066 810	28 681 339	19 175 138
Taxe Sur Véhicule Auto	2 006 828 024	2 082 242 355	2 082 794 468
Taxe Sur Contrat D'assurance	2 208 613 039	3 215 503 466	3 155 184 679
TOTAUX	7 310 988 635	8 246 971 723	8 410 116 891

Source: DGI.

Le produit de la TTR est destiné à financer:

- le budget de l'Etat à hauteur de 93.40% ; son rendement ne dépasse pas 1% de recettes fiscales annuelles de l'Etat.
- Le budget des communes à hauteur de 6%; son rendement n'a jamais atteint même les 200 millions au cours des trois dernières années ;
- Le budget de la Chambre de commerce et d'Industrie du Mali à hauteur de 0,6%.

b. Le rendement des impôts indirects et des droits et taxes perçus au cordon douanier sur les véhicules de transport

i. Les impôts indirects

L'impôt indirect le plus important appliqué à l'activité de transport routier est la TVA que doit supporter le voyageur puis collecter par les entreprises formelles qui sollicitent le service des transporteurs de marchandises. Mais dans la pratique, la TVA qui est le moteur du financement de l'économie malienne, constitue l'impôt le plus rejeté, le plus incompris et donc non appliqué dans le secteur du transport routier notamment dans le secteur du transport de personnes. Le voyageur qui est le consommateur final ne supporte pas cet impôt.

La taxe sur les contrats d'assurance que doit supporter les transporteurs à titre commercial de personnes et de marchandises, ne représente pas grande chose dans le budget de l'Etat. De

façon générale, son rendement ne dépasse pas 2 859 767 062 FCFA de 2011 à 2013. Le consultant n'a pas obtenu la part de ces droits supportés par les transporteurs de personnes et de marchandises à titre commercial.

L'administration fiscale ne dispose pas de statistiques permettant de déterminer la part des droits de timbre supportée à l'occasion de l'établissement de l'attestation d'importation, l'immatriculation des véhicules de transport, l'élaboration de la carte de transport et la délivrance du permis de conduire.

ii. Rendement des droits et taxes perçus au cordon douanier

La part des recettes de porte destinées au financement du budget de l'Etat est caractérisée par des prélèvements beaucoup plus élevés par rapport à l'importation des véhicules de transport de marchandises, qui représente 3 473 056 552 FCFA en 2012, 5 544 448 315 FCFA en 2013 et 6 901 174 402 FCFA en 2014. Selon les informations reçues par le Consultant, une grande partie de ces véhicules appartient à des entreprises qui font le transport pour compte propre, notamment les sociétés qui font de l'importation de carburant et des particuliers.

L'analyse du tableau ci-dessous nous incite à faire les observations suivantes:

- Le rendement des droits de porte concernant les véhicules de transport de personne ne dépasse pas en moyenne 1 082 473 842 FCFA au cours des 3 dernières années dans le budget de l'Etat ;
- L'essentiel des véhicules de transport de personnes importés sont des véhicules usagés ;
- Le volume d'importation des véhicules de transports de personnes et de marchandise connaît une augmentation depuis 2012 ;
- L'activité de transport (de personnes et de marchandises) se développe donc mais avec des véhicules usagés dont le montant de la TTR est plus élevé ;
- Le volume d'importation des remorques et semi-remorques a paradoxalement bien augmenté en 2013 (67 305) comparé à 2012 (1 946) et 2014 (18 328) ;
- Le taux de la pression fiscale est le même pour l'importation des véhicules et des pièces détachées et les droits les plus élevés sont les droits de douane (5, 10 et 20%) et la TVA (18%) ;
- Le nouveau tarif extérieur de la CEDEAO ne concerne pas l'importation des véhicules et accessoires destinés au transport routier ;
- La part des droits de douane prélevés à l'importation des véhicules de transport routier et destinée au financement de la CEDEAO et de l'UEMOA est de 1 289 655 310 en 2012, 913 800 483 FCFA en 2013 et 707 726 817 FCFA en 2014. Le consultant n'a pas obtenu d'explications rationnelles par rapport à cette baisse continue de recettes destinées à la CEDEAO et à l'UEMOA.

Tableau 10 : Situation des importations des véhicules et des pièces détachées de transport public et de rendements des différents prélèvements v applicables en 2012, 2013 et 2014

Désignations	2012				2013				2014			
	Nbre	Droits BE	Total Taxes	Part CEDEAO et UEMOA	Nbre	Droits BE	Total Taxes	Part CEDEAO et UEMOA	Nbre	Droits BE	Total Taxes	Part CEDEAO et UEMOA
Véhicules de transport de personnes	407	782 461 951	982 091 393	199 629 436	486	1 071 494 199	1 172 560 845	101 066 646	572	1 393 465 374	1 474 504 917	81 039 543
Véhicules de transport de marchandises	3 306	3 473 056 552	4 282 138 816	809 082 264	4 765	5 544 448 315	6 110 330 232	565 881 917	5 543	6 901 174 402	7 265 288 710	364 114 308
Parties et accessoires	125 759	1 160 165 519	1 402 350 428	242 184 909	147 263	1 094 079 867	1 208 452 827	114 372 960	133 277	1 165 674 489	1 267 523 481	101 848 992
Remorques et semi-remorques	1 946	10 607 446	12 854 049	2 246 603	67 305	1 358 884 573	1 491 363 533	132 478 960	18 328	1 589 740 215	1 750 464 189	160 723 974
Autres		156 542 480	193 054 578	36 512 098								
TOTAL		5 582 833 948	6 872 489 264	1 289 655 310		9 068 906 954	9 982 707 437	913 800 483		11 050 054 480	11 757 781 297	707 726 817

Source : Direction Générale des Douanes, 2015

2. Le budget des collectivités territoriales

La loi N° 036 du 15 juillet 2011 relative aux ressources fiscales des communes, des cercles et des régions détermine la structure actuelle de la fiscalité locale, composée d'un éventail d'impôts et taxes, régis par le code général des impôts, le code minier et des taxes spécifiques.

Les prélèvements fiscaux provenant des activités de transport routier destinés à financer en partie les collectivités territoriales (communes, cercles et régions) sont la patente, la taxe foncière, la taxe de voirie et la taxe de sortie de véhicule.

Les trois premiers prélèvements sont recouverts par les services des impôts, puis transférés au niveau du receveur percepteur qui procède à la répartition entre les collectivités territoriales.

La clé de répartition de la patente et de la taxe foncière est la suivante:

- 60% du montant intégral de la patente, de la licence et de la taxe foncière recouverts sur le territoire des communes est destiné au financement du budget de la commune ;
- 25% du montant recouvert est destiné au financement des cercles ;
- 15% du montant recouvert est destiné au financement des régions.

Quant à la taxe de voirie, son produit est destiné intégralement au financement des budgets communaux à 100%.

La patente représente une part importante des sources de financement des budgets des communes urbaines, contrairement à la taxe foncière qui est récente et dont le rendement est bien faible. Toutefois, il est difficile pour le moment de déterminer la part des patentes et de la taxe foncière provenant des activités de transport routier, faute de statistique en la matière au niveau de la DGI et des services financiers des communes et de cadastre polyvalent à but fiscal. Il en est de même pour la taxe de voirie et la taxe de sortie des véhicules de transport public.

La taxe de sortie des véhicules qui est une taxe spécifique dont le taux est fixé par délibération du conseil municipal, figure parmi les plus grandes pourvoyeuses de recettes dans la plupart des communes, malgré son caractère assez discutable sur le plan macro-économique. Son effet cumulatif contribue à renchérir le coût du transport interurbain et son principe même pourrait se révéler en contradiction avec les impératifs d'intégration dans le cadre de l'UEMOA. Son potentiel très élevé et en croissance rapide est une conséquence directe de l'intensification du trafic interurbain, favorisé par l'extension du réseau routier.

3. Le budget de l'Autorité Routière

L'Autorité Routière est un établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Conformément aux dispositions de la loi n° 00-051 du 04 août 2000, l'Autorité Routière a pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.

A ce titre, elle est chargée de:

- assurer le financement des travaux d'entretien du réseau routier, y compris les voies urbaines aménagées. Ces travaux comprennent:
 - les travaux d'entretien courant;
 - les travaux d'entretien périodique;
 - les travaux d'amélioration de la sécurité routière;
 - les travaux ponctuels de grosses réparations en vue du rétablissement de la circulation suite aux dégâts causés par les intempéries, les accidents ou catastrophes naturelles;
 - les prestations de services liés à l'entretien routier.
- contribuer à l'amélioration de la gestion du réseau routier.

L'exécution correcte des missions qui lui sont assignées nécessite des moyens financiers adéquats.

Les recettes dont dispose l'Autorité Routière proviennent de ses ressources propres et des subventions du budget de l'Etat. Ses dépenses sont affectées à son fonctionnement, son équipement et à l'entretien du réseau routier.

En tenant compte des estimations des ressources propres et des crédits alloués au titre du Budget Spécial d'Investissement (BSI), les recettes attendues en 2015, selon les informations reçues par le Consultant, se chiffrent à Vingt-cinq Milliards⁹.

Or, les besoins de financement sont énormes. Ils sont évalués à plus de quarante milliards en 2015. Les recettes programmées ne couvrent que 62,5% des besoins.

⁹Cf Tableau 11 : Evolution du budget de l'Autorité Routière

Tableau 11 : Evolution du budget de l'Autorité Routière

EVOLUTION DU BUDGET DE L'AUTORITE ROUTIERE (FCFA)								
RECETTES								
LIBELLE	2010		2011		2012		2013	
	BUDGET	REALISATIONS	BUDGET	REALISATIONS	BUDGET	REALISATIONS	BUDGET	REALISATIONS
Redevance d'usage routier sur les produits pétroliers	12 000 000 000	14 650 101 696	13 800 000 000	16 964 503 125	15 000 000 000	17 211 215 005	15 500 000 000	16 148 616 750
Redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu	700 000 000	288 550 205	700 000 000	7 518 700	0			0
Redevance sur péage	2 100 000 000	2 268 422 500	2 500 000 000	2 577 793 000	2 430 000 000	2 189 173 000	2 700 000 000	2 214 009 000
Programme vérification importations (PVI)	1 200 000 000	0	1 000 000 000	0	0	0		0
Recettes Diverses	0	2 845 809	0		0	19 947 123		7 362 780
Pénalités de Surcharges	0	0	0	0	2 500 000 000	0	500 000 000	500 000 000
TOTAL RESSOURCES PROPRES	16 000 000 000	17 209 920 210	18 000 000 000	19 549 814 825	19 930 000 000	19 420 335 128	18 700 000 000	18 869 988 530
Subvention Budget d'Etat	2 500 000 000	2 500 000 000	1 500 000 000	1 200 000 000	1 200 000 000	850 000 000		850 000 000
Report exercice antérieur	400 000 000	3 553 396 000	0	2 924 711 711	2 924 711 711	2 500 000 000		2 414 309 888
BUDGET/AR	22 500 000 000	23 263 316 210	19 500 000 000	23 674 526 536	24 054 711 711	22 050 000 000		
RESSOURCES PROPRES	71,11%	73,98%	92,31%	82,58%	82,85%	83,60%	84,81%	85,25%
SUBVENTION BUDGET D'ETAT	11,11%	10,75%	7,69%	5,07%	4,99%	0,00%	3,85%	3,84%
AUTRES	17,78%	15,27%	0,00%	12,35%	12,16%	16,40%	11,34%	10,91%
	100%	100%	100%	100%	100,00%	100,00%	100%	100%

Source : Autorité Routière

4. Le budget de l'ANASER

Créée par l'ordonnance n° 09-003/P-RM du 9 février 2009, l'ANASER est un Etablissement Public à caractère Administratif. Elle a pour mission de promouvoir et renforcer la sécurité routière et de contribuer à l'amélioration des conditions d'exploitations du réseau routier. A ce titre, elle est chargée:

- de participer à la définition des règles en matière de circulation et de sécurité routière ;
- veiller à en assurer le respect ;
- de veiller au maintien des véhicules routiers en bon état technique ;
- de contribuer à l'application des normes d'exploitation des véhicules routiers ;
- de contribuer à l'exploitation optimal et sécurisante de voies routières ouverts à la circulation publique ;
- d'entreprendre toutes études nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière ;
- d'entreprendre toutes actions de formation, d'information, de communication, de sensibilisation des usagers de la route ;
- de gérer la banque de données de la sécurité routière.

Les redevances destinées au financement de l'ANASER se présentent comme suit :

- ✓ **Les redevances perçues à l'occasion de l'immatriculation des véhicules lourds et légers sont les suivants par catégories de véhicules :**

Tableau 12: Redevances relatives à l'immatriculation des véhicules

Catégories	Véhicule Leger	Véhicule lourd
Redevance / certificat d'immatriculation	10 000 FCFA	10 000 FCFA
Redevance / confection des plaques d'immatriculation	500F/plaque	500F/plaque

Sources : Arrêté interministériel N°10-0388/MET-MEF-SG du 16 février 2010 déterminant les taux, les modalités de recouvrement de la redevance de sécurité routière et de sa mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière

- ✓ **Les redevances perçues à l'occasion de la mutation de la carte grise des véhicules légers et lourds.**

Tableau 13: Redevances relatives à la mutation de la carte grise des véhicules

Catégories	Véhicule Leger	Véhicule lourd
Redevance / Carte Grise	5 000 FCFA	5 000 FCFA
Redevance/confection des plaques d'immatriculation (en cas de changement d'adresse ou de plaques)	500F/plaque	500F/plaque

Sources : Arrêté interministériel N°10-0388/MET-MEF-SG du 16 février 2010 déterminant les taux, les modalités de recouvrement de la redevance de sécurité routière et de sa mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière

- ✓ **Les redevances perçues à l'occasion des opérations de contrôle technique :**

Les redevances perçues à l'occasion de chaque opération de contrôle technique est fixé à deux mille cinq cents (2 500 FCFA) pour tout véhicule quel que soit l'usage.

Le rendement de ces prélèvements perçus a largement couvert les prévisions des exercices 2011, 2012 à hauteur de plus de 100%. En 2013, le taux de réalisation est de 78,29% comme l'atteste le **Tableau 14 : Situation des recettes de l'ANASER/Ressources propres/2011-2012-2013**. Il en résulte que ces prélèvements font l'objet d'une bonne prise en charge au niveau des Directions Régionales de Transport.

Tableau 14 : Situation des recettes de l'ANASER/Ressources propres/2011-2012-2013

RESSOURCES PROPRES	PREVISIONS			REALISATION			TAUX DE REALISATION		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
<ul style="list-style-type: none"> - Ressource perçues à l'occasion de la délivrance du permis ou de l'autorisation de conduire. - Ressource perçues à l'occasion de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules. - Ressources perçues à l'occasion de la confection des plaques d'immatriculation des véhicules 	398 500 000	530 000 000	649 640 000	518 652 110	546 953 158	508 604 150	130,15%	103,98%	78,29%
Ressource perçues à l'occasion des opérations contrôle technique des véhicules	290 000 000	330 000 000	349 950 000	306 185 000	272 563 000	346 572 650	105,58%	82,59%	99,03%
TOTAL DES RESSOURCES PROPRES	688 500 000	860 000 000	999 590 000	824 837 110	819 516 158	855 176 800			

Source: ANASER

- ✓ Les redevances liées à la délivrance du duplicata de la carte grise et à son renouvellement

Tableau 15 : Redevances liées à la délivrance du duplicata de la carte grise et à son renouvellement

Catégories	Véhicule Leger	Véhicule lourd
Redevance Sécurité Routière au profit de l'ANASER	5.000 F	5 000 F

5. Le budget du Conseil Malien des Transporteurs Routiers

Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers fut créé par la loi n°04-040 du 13 août 2004¹⁰. C'est un établissement public à caractère professionnel placé sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement. Il a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des transporteurs routiers maliens. Il est chargé de:

- De donner un avis à la demande des pouvoirs publics ou formuler des suggestions de sa propre initiative sur toutes les questions relatives au transport routier ;
- De défendre les intérêts des transporteurs routiers ;
- D'assurer la formation et l'information des transporteurs routiers.

Son financement provient en partie des lettres de voiture. Le consultant n'a pas pu obtenir au niveau du CMTR, malgré ses multiples demandes, le détail du budget destiné à financer ses activités. Il note par ailleurs, le non-archivage des copies des lettres de voiture au niveau de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux contrairement aux dispositions du règlement n°14/2005/CM/UEMOA.

II. Analyse critique de la fiscalité et de la parafiscalité actuelles

1. Distorsions fiscales entre les entrepreneurs de transports selon les statuts des entreprises et le type de transport

a. Distorsions résultant de la pression fiscale à l'importation

La pression fiscale à l'importation et l'acquisition des véhicules de transport est déterminée en tenant compte de l'ensemble des droits et taxes fiscaux et parafiscaux que le transporteur

¹⁰ Décret d'application n°04-359/P-RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du CMTR.

supporte au cordon douanier jusqu'au début de l'activité de transport. Ces droits et taxes varient en fonction de:

- ✓ la catégorie du transporteur (professionnel ou non professionnel) ;
- ✓ l'âge du véhicule (véhicule neuf ou ancien) ;
- ✓ et de l'activité de transport (transport de personnes ou transport de marchandises).

Ils comprennent notamment:

- ✓ les prélèvements au niveau du cordon douanier (que nous appellerons par la suite « Droits de Douane ») ;
- ✓ les frais d'établissement du procès-verbal ;
- ✓ la redevance pour certificat d'immatriculation ;
- ✓ les frais de timbre ;
- ✓ l'attestation d'importation ;
- ✓ et la carte de transport.

La somme de tous les montants payés au titre de ces droits et taxes constitue les charges fiscales supportées à l'importation (coûts fiscaux d'importation).

Le coût d'achat (prix CAF) comprend notamment le prix d'achat du véhicule à l'étranger augmenté de l'ensemble des frais supportés (frais de transport, d'assurance ...) du pays d'achat à la frontière malienne.

En tenant compte de notre simulation à l'annexe 1, La pression fiscale à l'importation est déterminée par le rapport « Coûts fiscaux d'importation »/ « Coût d'achat ».

Le tableau ci-dessous indique un récapitulatif des différents taux de pression fiscale.

Tableau 16 :Récapitulatif des taux de pression fiscale à l'importation

Type d'acteur	Non Professionnel				Professionnel			
	Véhicules de transport de personnes		Véhicules de transport de marchandises		Véhicules de transport de personnes		Véhicules de transport de marchandises	
Etat du véhicule	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion	Neuf	Occasion
Taux de pression fiscale à l'importation	38,26%	40,69%	38,70%	39,90%	32,71%	35,14%	33,15%	34,19%

L'analyse des différents tableaux (annexe 1) nous permet de faire les constats suivants:

1^{er} constat : Que l'importateur soit un professionnel ou un non professionnel du secteur du transport, le taux de pression fiscale est beaucoup plus élevé lorsqu'il importe des véhicules d'occasion comparé à l'importation des véhicules neufs. Cela s'explique par le fait que les

frais relatifs à la délivrance de l'attestation d'importation sont plus élevés pour les véhicules d'occasion que pour les véhicules neufs. En effet, ces frais sont de 7 500 FCFA pour tout véhicule neuf ou usagé jusqu'à 5 ans. Au-delà de 5 ans, l'importateur devra non seulement payer les 7 500 FCFA de frais pour les 5 premières années mais également 7 500 FCFA par année supplémentaire ; ce qui lui fait un total de 142 500 FCFA.

En tenant compte du tableau 2 par exemple, le véhicule a été mis en circulation en 1992, soit un âge de 23 ans, les frais relatifs à la délivrance de l'attestation d'importation pour ce véhicule s'élèvent donc à 7 500 FCFA pour les 5 premières années (donc de 1992 à 1996, l'année 1992 y compris) et à 7 500 FCFA par année pour les 18 années restantes (donc de 1997 à 2014, les années 1997 et 2014 y compris). Lorsque le véhicule était neuf, comme l'exemple du tableau 1, l'importateur ne payera que 7 500 FCFA au titre de ces frais.

2^{ème} constat : Le taux de pression fiscale est plus élevé pour les non professionnels que pour les professionnels, en raison de l'application du précompte au taux de 5% qui a remplacé l'ADIT pour les informels (PRC). Il est de 38,03% pour les non professionnels contre 32,48% pour les sociétés importatrices de véhicules.

3^{ème} constat: Le taux de pression fiscale au cordon douanier semble expliquer en gros, la lourdeur de la pression fiscale à l'importation. Elle est de 32, 48% pour un professionnel et de 38,03% pour un non professionnel. Ces droits de douane sont composés des droits simples au taux de 10%, de la redevance statistique au taux de 1%, du prélèvement communautaire de solidarité UEMOA au taux de 1%, du prélèvement communautaire CEDEAO au taux de 0,5% et de la TVA au taux de 18%. Il faudrait également ajouter un taux de 5% au titre de la PRC pour les informels. La lourdeur des droits de douane s'explique notamment par le poids de la TVA (18%) et des droits simples (10%) qui, à eux deux, constituent 28% des droits de douane.

b. Distorsions résultant de la pression fiscale à l'exploitation

Pour mieux apprécier la pression fiscale relative à l'exploitation des véhicules, le Consultant propose une simulation en prenant en compte des données identiques pour trois (3) entreprises structurées et deux (2) transporteurs informels, et précise qu'il ne tiendra pas compte des coûts d'exploitation réels dans la mesure où, il ne s'agit pas d'une étude sur l'impact économique de l'activité de transport. L'objectif recherché ici étant la détermination de la pression fiscale par rapport au résultat financier et au chiffre d'affaires.

Les caractéristiques de ces sociétés sont les suivantes:

1. Société A : Société formelle de transport pour compte propre (A),
2. Société B : Société formelle de transport public de voyageurs exploitant des véhicules de 22 places (B),
3. Société C : Société formelle de transport public de marchandises exploitant des véhicules dont la charge utile est de 10 tonnes (C),
4. Transporteur informel de voyageurs exploitant des véhicules de 22 places (D),
5. Transporteur informel de voyageurs exploitant des véhicules dont la charge utile est de 10 tonnes (E).

Les données identiques sont:

- ✓ Un chiffre d'affaire de 50 000 000 F par acteur;
- ✓ Nombre de véhicules 03 âgés de moins de 10 ans ;
- ✓ Coût d'exploitation 34 000 000 F à l'exception de toutes charges fiscales : patente, Impôt sur les sociétés au taux de 30%, la TTR, la Taxe sur véhicules automobiles, les impôts et taxes sur salaire à la charge de l'employeur (CFE, TL, TEJ, TFP).

La pression fiscale est déterminée en fonction de la variation du montant de la taxe sur les véhicules automobiles ou de la TTR, de même que le caractère libératoire de la TTR par rapport à certains impôts et taxes.

Les résultats de notre simulation sont les suivants:

1^{er} constat : l'activité de transport pour compte propre reste relativement plus avantageuse que celle des sociétés formelles de transport. La pression fiscale est de: 4, 27% pour la société de transport pour compte propre (société A), 7, 45% pour la société formelle de transport de voyageurs (société B) et 10, 94% pour la société formelle de transport de marchandises (société C).

Le Consultant note ici une distorsion entre le transport pour compte propre et le transport public pour compte d'autrui, qui supportent une pression fiscale plus élevée que les transporteurs pour compte propre, passibles plutôt de la Taxe sur véhicules, et généralement au taux de 75 000 FCFA par véhicule.

Le transport pour compte propre concerne surtout le transport de marchandises. Il est bien développé au Mali en tenant compte du volume d'importation des véhicules de transport de marchandises comme l'atteste le Tableau 10 : Situation des importations des véhicules et des pièces détachées de transport public et de rendements des différents prélèvements y applicables en 2012, 2013 et 2014. Au regard des analyses effectuées ci-dessus, nous dirons qu'à situations financières égales, la pression fiscale est beaucoup plus élevée pour les sociétés commerciales de transport public que pour celles qui assurent le transport pour leur propre compte.

Toutefois, il existe un point commun concernant ces deux types de sociétés de transport: la pression fiscale très élevée lorsque le véhicule est neuf. En effet, plus le véhicule vieillit moins la pression fiscale est importante. Cette situation est due à une évolution progressive du montant unitaire de la TTR dans le même sens que le vieillissement du véhicule du transporteur. En conséquence, ce système d'imposition incite peu les sociétés de transport au renouvellement de leur parc auto en achetant des véhicules neufs de transports de personnes et de marchandises. Dans ce contexte, la compétitivité des entreprises de transport routier à titre commercial du Mali est compromise dans la sous-région.

2^{ème} constat: les sociétés formelles de transport de personnes sont plus favorisées que les sociétés formelles de transport de marchandises. La pression fiscale est de 7,45% des charges fiscales pour la société B et 10,94% pour la société C, tandis qu'elle représente la seule charge fiscale pour les transporteurs informels.

Une distorsion existe ici entre les transporteurs de biens et les sociétés de transport public de personnes. En effet, les premiers sont taxés en fonction de la capacité en charge utile et de l'âge du véhicule tandis que les seconds le sont en fonction du nombre de places et de l'âge du véhicule. Le montant de la TTR pour les transporteurs de biens varie de 133 400 FCFA à 414 000 FCFA tandis qu'il est compris entre 88 000 et 326 600 FCFA pour les sociétés de transport de personnes.

3^{ème} constat: les transporteurs informels sont ceux qui tirent nettement profit de la politique fiscale actuelle en matière de transport. Ils sont les moins imposés étant donné le caractère libérateur de la TTR pour eux. Pour eux (Transporteurs informels D et E), les pressions fiscales sont respectivement de 0,77% et 1,13% du chiffre d'affaires, tandis qu'elles représentent 10,30% du chiffre d'affaires pour la société formelle de transport de personnes (société B) et 10,35% pour la société formelle de transport de marchandises (société C).

Cette distorsion explique l'atomisation du secteur de transport public au Mali. Ainsi, certaines sociétés ou personnes physiques exploitant plus de trois véhicules font immatriculer les suppléments aux noms d'autres personnes (au nom du frère, de la sœur,... lorsqu'il s'agit d'une personne physique par exemple) pour pouvoir bénéficier des avantages de la TTR libérateur.

2. Faiblesse de rendement des impôts directs

a. Faiblesse du rendement de la TTR

Le rendement annuel de la TTR est presque insignifiant. Il ne dépasse pas 1% des recettes fiscales annuelles. Le financement de l'Etat n'y dépend pas.

Cette faiblesse notoire du rendement de la TTR résulte non seulement de l'incivisme des acteurs informels et formels du secteur du transport routier, mais également, du manque de moyens humains et matériels dont disposent les services des impôts, de l'absence et de la mauvaise tenue de certains dossiers au niveau des services des impôts, des difficultés de contrôle et d'application des sanctions en cas de non-paiement de la TTR.

Le CGI ne prévoyant pas un lieu précis de paiement de la TTR, les transporteurs sont donc libres d'effectuer ce paiement dans le centre des impôts de leur choix. Cette situation serait donc un moyen d'évasion au titre de cet impôt de la part des transporteurs.

La TTR est un impôt réel, qui frappe un bien de production et un revenu imposable. Pour y échapper, il suffit de dissimuler ce bien, ou de le mettre au compte ou au nom d'une ou plusieurs tierces personnes. Il ne frappe pas un revenu gagné, comme c'est le cas pour les commerçants, les industriels et les prestataires de service. Il constitue donc un prélèvement injuste et aléatoire. Le financement de l'Etat ne peut pas y dépendre.

De plus, son mode de calcul est bien compliqué et non compris par un grand nombre d'agents des impôts, notamment en ce qui concerne les sociétés formelles de transport public. Pour celles-ci, la TTR n'est libératoire que pour la patente, la cotisation chambre de commerce et la taxe sur les véhicules automobiles. Elle a le caractère de minimum d'imposition. En effet, si la fraction des impôts payés (inclus dans la TTR) est supérieure aux impôts réellement dus au titre de cette même année, l'excédent reste acquis au Trésor. Par ailleurs, les transporteurs, qui bénéficient à un titre quelconque d'exonérations portant sur les impôts inclus dans la TTR ne sont pas dispensés du paiement de celle-ci. Il ne sera procédé à ce titre à aucun remboursement de la TTR.

b. La vignette automobile

En principe, elle est supportée par les transporteurs pour propre compte. Elle n'appelle pas de commentaires particuliers quant à son incidence par rapport au type de véhicule ou la nature du transport.

c. Impôt IS-IBIC

La faiblesse de l'IS-BIC applicable aux transporteurs routiers pour compte propre et transport à titre commercial résulte d'un mauvais recensement des promoteurs de cette activité d'une

part et d'autre part, de la mauvaise tenue des dossiers leur concernant au niveau des services des impôts. Les investigations du consultant n'ont pas permis de retrouver plus de deux dossiers à la DGE¹¹ et dix dossiers à la DME¹², alors que la plupart des sociétés de transport de personnes et de marchandises ne réalisent pas moins de 500 millions de chiffre d'affaires annuel.

d. Patente

Le CGI ne prévoit pas un droit fixe spécifique pour les transporteurs. Ceux-ci sont assimilés à des prestataires de services pour le transport effectué à l'intérieur du pays et à des commerçants import-export pour ceux qui assurent le transport international.

e. La taxe foncière

En réalité, elle ne concerne que les sociétés de transport privé de transport pour compte propre qui dispose dans leur patrimoine d'un local à titre de garage ou de gare routière autrement dit qui disposent d'enseigne professionnelle. La détermination de la valeur locative annuelle est difficile et délicate car les textes sont flous et difficiles d'application en la matière. En réalité, elle ne fait pas l'objet de paiement par tous les contribuables concernés.

f. Difficultés d'application des impôts et taxes sur salaires à la charge de l'employeur

Ce sont la contribution forfaitaire au taux de 3%, la taxe de formation professionnelle au taux de 2%, la taxe emploi jeunes au taux de 2% et la taxe de logement au taux de 1%. Ces différents prélèvements ne sont payés que par les grandes sociétés de transport à titre commercial et sociétés qui font le transport pour propre compte. Tous les employeurs transporteurs ne font pas de déclaration concernant leurs employés (chauffeurs, apprentis ...). La grande majorité des transporteurs échappe à cet impôt.

g. La Taxe sur la Valeur Ajoutée

Les sociétés de transport peuvent bénéficier d'une exonération au titre de la TVA pour la partie du trajet effectuée hors de la limite du territoire national. Par exemple, en prenant l'axe Bamako – Dakar qui fait 1 260 km, le dernier village du Mali que le transporteur routier traverse pour se rendre à Dakar est Kidira. Le transporteur formel qui exploite donc cet axe devra collecter la TVA pour la partie du trajet effectuée au Mali (de Bamako à Kidira qui fait 595 km). Le prorata du trajet sera donc de $595/1260 \text{ km} = 47,22\%$. Si le voyageur paye 30.000 FCFA HT pour tout le parcours, la TVA de 18% à payer au Mali sera déterminée en

¹¹ La compétence de la DGE s'étend aux entreprises qui réalisent au moins 1 milliard de chiffre d'affaires par an.

¹² La compétence de la DME s'étend aux entreprises qui réalisent un chiffre d'affaires compris entre 50 millions FCFA et moins d'1 milliard FCFA.

fonction de ce prorata. Le montant de la TVA par voyageur et par voyage fait donc: 30.000 FCFA x 18% x 47,22% = 2.550 FCFA.

Il y a lieu de préciser ici que les transporteurs informels n'étant pas assujettis à la TVA, ne le collecte pas, à cause du caractère libératoire de la TTR.

En réalité, la TVA est un impôt rejeté et non applicable dans le secteur du transport. En pratique, les transporteurs ne reversent pas la TVA nette.

3. Faiblesse du financement de l'Autorité Routière

Les ressources destinées à financer l'Autorité Routière sont incontestablement insuffisantes à cause de certaines faiblesses, qui s'expliquent entre autre par:

- la faiblesse du taux de 25FCFA par litre à la fois sur l'essence et le gasoil tandis que ce taux est de 25FCFA par litre pour le gasoil et 73 FCFA par litre pour l'essence en Côte d'Ivoire.¹³ C'est au Sénégal¹⁴ que le taux est le plus élevé dans l'espace UEMOA, il est de 63,9F/litre pour le super carburant et 79,9F/litre pour le gasoil.
- La suspension depuis 2010, par une lettre du Ministre de l'Equipeement et des Transports, de la condition de délivrance de la carte de transport au paiement de la redevance d'usage routier sur les charges à l'essieu. Cette redevance ne contribue plus depuis 2010 au financement de l'Autorité Routière. Au Sénégal, elle n'est pas encore d'application.
- La grille des tarifs en vigueur au Mali pour la redevance sur péage est généralement considérée comme assez bas pour atteindre les objectifs sus mentionnées. Le montant proposé pour les véhicules lourds est inférieur à celui proposé dans l'étude d'un schéma directeur de postes de péage/pesage sur le réseau routier interurbain du Mali (contrat cadre AMS/451 Lot n°2, projet réf. n°2003/74443, mars 2004, page 46). Toutefois, à l'exception de la Côte d'Ivoire, le tarif appliqué au Mali est plus élevé que dans certains pays de l'UEMOA, comme la Guinée Bissau, le Sénégal et le Niger.

4. La gestion et le contrôle des surcharges

En matière d'utilisation des routes un constat unanime se dégage. Si les usagers les plus nombreux circulent en véhicules légers, soit à titre privé, soit à titre commercial, leur pouvoir de dégradation du réseau routier est relativement limité. Par contre, le nombre d'usagers de la route circulant en véhicules lourds est relativement limité, mais dans des conditions de

¹³ Cf. Décret n°2013-766 du 8 novembre 2013 ; www.fer-ci.org

¹⁴ Cf. Décret n° 2011-336 modifiant le Décret° 2008 -85 du 12 février 2008, instituant une taxe parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome. Ce décret date du 16 mars 2011.

charges normales, leur pouvoir de dégradation du réseau est bien élevé. Selon les spécialistes de la question, en cas de surcharge, le pouvoir de dégradation d'un poids lourds augmente très rapidement suivant le pourcentage de tonne en surcharge. Un essieu de poids lourds en surcharge de 20 tonnes surchargé à 20 tonnes est de 10 fois plus destructeur que le même essieu normalement chargé à 12 tonnes. Rappelons que l'application des pénalités de surcharges connaît un début depuis 2009.

5. Taux élevé de la Taxe sur les Contrats d'Assurance

L'activité d'assurance a besoin d'un environnement fiscal souple, adapté et attrayant pour mieux jouer son rôle de collecteur d'épargne au service de l'économie nationale. Au Mali depuis l'ordonnance N°92-024/P-CTSP du 12 mai 1992 portant modification du code des impôts, le régime fiscal applicable n'a connu aucune évolution malgré un environnement économique en pleine mutation.

De cette date à nos jours, soit plus de deux décennies, le contexte socio-économique de notre pays a profondément changé avec la libération de l'économie, l'ouverture de chantiers de travaux publics, l'accroissement du parc automobile, l'augmentation de volume des importations, la création des ensembles sous régionaux et l'harmonisation des législations notamment dans le domaine des assurances avec la CIMA. La nécessité d'adapter nos instruments économiques avec les réalités du moment est incontournable.

Il faut noter que dans les autres pays membres de l'UEMOA, la tendance actuelle est à la révision des taux de la taxe d'assurance, taux qui sont largement en deçà de ceux du Mali, comme l'atteste le tableau ci-dessous.

Tableau 17 : Taux des taxes d'assurance automobile dans les pays de l'UEMOA

PAYS	AUTO
Mali	20 %
Bénin	10 %
Burkina Faso	10 %-12 %
Côte d'Ivoire	14,5 %
Niger	12 %
Sénégal	10 %
Togo	6 %

Source : CCAM

Troisième partie : Conclusions et recommandations

I. Recommandations

1. Concernant les taux de pression fiscale

Les taux de pressions fiscales analysés ci-dessus constituent en grande partie les causes de distorsions entre, d'une part, les transporteurs pour propre compte et les transporteurs routiers à titre commercial et d'autre part, les transporteurs de voyageurs et les transports de marchandises. De plus, ce sont les taux de pression fiscale qui favorisent l'atomisation du secteur transport routier et son développement au détriment du secteur formel de transport public. Aussi, pour corriger ces distorsions, le consultant recommande:

- L'application des taux de pression fiscale identique aux sociétés de transport pour compte propre et sociétés de transport à titre commercial. Le taux préconisé est l'application désormais aux sociétés de transport à titre commercial, de la vignette automobile, à raison de 75.000 FCFA par véhicule, qu'elle soit de transport de marchandises ou de personnes. La TTR ne serait plus applicable aux sociétés de transport public de marchandises et de personnes. Ces sociétés seront imposées selon le régime fiscal de droit commun, c'est-à-dire au régime réel d'imposition, soit à l'impôt BIC ou à l'Impôt sur les Sociétés (IS), au taux de 30% , selon la forme juridique de la société, c'est-à-dire société de personnes ou sociétés de capitaux et, selon
 - le mode réel simplifié pour les assujettis dont le chiffre d'affaires dépasse 50 millions mais inférieur ou égal à 250 millions;
 - le mode réel normal pour tous les autres contribuables qui ne peuvent bénéficier ni de l'impôt synthétique ni du réel simplifié. Il concerne généralement les contribuables qui ont un chiffre d'affaires supérieur à 250 millions.
- Concernant la distorsion entre sociétés formelles de transport et les transporteurs informels, le consultant préconise, l'application de l'impôt synthétique aux transporteurs informels, dont le chiffre d'affaires annuel hors taxe est inférieur ou égal à cinquante millions par an. L'intérêt de cette réforme est de dissuader l'atomisation du secteur du transport routier. Le tableau ci-dessous donne une proposition du taux de l'impôt synthétique pour tous les transporteurs informels (transporteurs de marchandises ou de voyageurs). Les montants diffèrent selon le nombre de véhicules qui ne peut être supérieur à 3. L'avantage de cette réforme, est d'inciter les transporteurs informels à se regrouper en sociétés formelles de transport, dans la mesure où étant en société avec un seul véhicule, l'impôt sur les sociétés pourrait être inférieur à 1 500 000 FCFA. L'autre avantage est que les transporteurs informels seront tenus de réaliser un minimum de comptabilité, ce qui constitue un début de formalisation.

Tableau 18: Proposition de réforme de l'impôt synthétique applicable aux transporteurs informels

Puissance	Véhicules neufs (ou âgés de moins de 5 ans)	Véhicules d'occasion (âgés de 5 ans et plus)
Jusqu'à 150 CV	225 000 FCFA	300 000 FCFA
Entre 150 et 300 CV	400 000 FCFA	500 000 FCFA
Au delà de 300 CV	600 000 FCFA	700 000 FCFA

2. Concernant la TTR

Compte tenu des difficultés d'application précitées de la TTR par les agents des impôts, de la faiblesse de son rendement liée à un mauvais recouvrement et surtout des distorsions que son application entraîne au niveau des acteurs informels du transport routier d'une part, des acteurs informels et les sociétés de transport public, d'autre part, le consultant préconise sa suppression et l'application d'une fiscalité de droit commun, c'est-à-dire l'application de l'IBIC ou de l'IS aux sociétés formelles de capitaux, de transport routier (SA, SARL..), sociétés de personnes (SNC, GIE, ...), les transporteurs individuels dont le chiffre annuel HT dépasse 50 000 000 FCFA et ceux dont le chiffre d'affaire n'atteint pas ce seuil et qui portent pour le régime réel normal.

Certes, l'application de cette disposition amputerait le budget de l'Etat d'un peu plus de deux milliards de recette annuelle. Cependant, elle serait source de recette fiscale plus conséquente, dans la mesure où la patente, la taxe sur les véhicules automobiles, la TVA, la contribution forfaitaire à la charge de l'employeur, l'ITS, la cotisation chambre de commerce et l'impôt sur les sociétés seront entièrement payés. L'impôt sur les sociétés étant mieux connu par les agents des impôts, la mise en œuvre des techniques de calcul, de contrôle et de vérification pourrait favoriser une augmentation des recettes fiscales.

De plus, les dossiers des sociétés de transport ne seraient plus dissimulés et traités à des niveaux corrects (centres des impôts, DME, DGE). Le recensement de ces sociétés serait désormais plus facile par l'administration fiscale. En application de cette réforme, les communes et la chambre de commerce vont enregistrer un manque à gagner infime (environ 200 millions pour les communes et environ 20 millions pour la chambre de commerce, d'après le **Tableau 9: Situation des recouvrements de la TTR, des vignettes auto, et de la taxe sur les contrats d'assurance**). Ce manque à gagner pourrait être compensé par

l'accroissement du budget de l'impôt sur les sociétés et de la taxe sur les véhicules automobiles.

L'avantage de cette réforme pour les sociétés de transport privées de marchandises et de voyageurs est qu'elles ne seront plus soumises à un impôt réel comme la TTR mais de la même manière que les transporteurs pour compte propre sur les revenus réellement gagnés, qui prendra en compte toutes les charges fiscalement déductibles. Actuellement, les sociétés de transport sont passibles, comme les commerçants et les industriels, de l'impôt sur le revenu (IBIC ou IS). Mais en plus de cet impôt sur le revenu, elles supportent un impôt réel c'est-à-dire la TTR. Cette TTR est déductible mais n'est pas sans conséquence sur la trésorerie de la société. Elle est également payable sans acompte et en totalité en début d'activité.

Quant aux transporteurs routiers individuels, dont le chiffre d'affaire annuel HT ne dépasse pas 50 000 000 FCFA, ils seront passibles de l'impôt synthétique, en tenant compte du nombre de véhicules. Ainsi, le Consultant propose le tarif ci-dessus de l'impôt synthétique applicable. Compte tenu du manque de statistique fiable concernant le nombre de transporteurs informel, il est difficile, voire impossible d'extrapoler sur le rendement prévisionnel de l'impôt synthétique applicable aux transporteurs routiers informels.

3. Concernant le financement de l'entretien routier

En vue de doter l'Autorité Routière de moyens financiers conséquents pour lui permettre de remplir ses missions et renforcer la contribution des usagers de la route à son entretien, le Consultant propose :

- ✓ La revalorisation de la redevance d'usage sur les produits pétroliers de 25 FCFA à 40 FCFA/L, ce qui entraînera une redevance supplémentaire de 15 FCFA/L (soit $60\text{FCFA} - 25\text{FCFA} = 15\text{FCFA}$). Cette augmentation de la redevance entraînera un revenu supplémentaire de 1,740 milliards FCFA au titre du supercarburant (consommation annuelle de 116 millions de litres, d'après le tableau 19, multipliée par les 15 FCFA supplémentaires) et de 12,885 milliards FCFA au titre du gasoil (consommation annuelle de 859 millions de litres, d'après le tableau 18, multipliée par les 15 FCFA supplémentaires) ; soit un total de 14,625 milliards FCFA par an, en tenant compte de la consommation annuelle de carburant en fin 2013, qui intègre celle des sociétés minières exonérées de la redevance d'usage sur les produits pétroliers.

Tableau 19: Volumes de carburants mis à la consommation – en millions de litres

LIBELLES	SUPERCARBURANT	EVOLUTION	GASOIL	EVOLUTION
2011	178	-	816	-
2012	172	-6	887	71

2013	116	-56	859	-28
CUMUL	466	-62	2 562	43

Source: Direction Générale des Douanes (DGD)

L'annulation de l'exonération du paiement de la redevance d'usage sur les produits pétroliers accordée aux sociétés minières, qui consomment énormément de carburant et qui participent à la dégradation des routes. Elles participent donc à la dégradation du réseau routier. Par ailleurs, en prenant en considération le volume de carburants mis à la consommation en 2013 à partir du tableau 19 (soit un total de 975 millions de litres à raison de 116 millions de litres pour le supercarburant et 859 millions de litres pour le gasoil), les recouvrements de l'autorité routière au titre de la redevance sur les carburants devraient être de 24,375 milliards FCFA au lieu de 16,199 milliards FCFA. La différence, soit 8,176 milliards FCFA devrait notamment s'expliquer par les exonérations attribuées aux sociétés minières. La suppression de cette exonération procurerait un revenu supplémentaire de 8,175 milliards FCFA au profit de l'autorité Routière en tenant compte du volume des carburants mis à la consommation en fin 2013 d'après le tableau 19 et la situation des recouvrements de la redevance autorité routière sur les carburants en fin 2013 d'après le tableau 20.

Tableau 20: Situation des recouvrements de la Redevance Autorité Routière sur les carburants au cours des trois dernières années, en milliards de F CFA

Années	Montants recouverts	Evolutions
2011	16,987	-
2012	17,212	0,225
2013	16,199	-1,013
CUMUL	50,398	-0,788

Source: Autorité Routière

- ✓ L'allocation de 20% du rendement du PVI à l'autorité routière :
- ✓ L'application effective du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA;

- ✓ L'application du taux de péage à 1 000 F pour les véhicules légers, 500 FCFA pour les tricycles et 1000 FCFA par essieu pour les poids. Ces paiements sont valables pour 24 heures.

Le tableau ci-dessous donne une estimation minimale des recettes de l'autorité routière après l'application de la réforme proposée.

Tableau 21 : Recettes minimales prévisionnelles de l'autorité routière après l'application de la réforme proposée (en milliards de FCFA)

Éléments	Recette actuelle (fin 2013)	Recette après réforme
Redevance d'usage sur les produits pétroliers	16,199	39,000
Part de l'autorité routière dans le rendement des PVI (20%)	-	-
Redevance péage	2,214	4,428
Redevance charge à l'essieu	-	0,300 ¹⁵
TOTAL	18,413	43,728

4. Concernant la gestion et le contrôle des surcharges

Le Mali fait partie des pays qui ont adopté une application progressive du règlement 14 de l'UEMOA à cause de sa position géographique. Toutefois, pour faire face à ce problème de surcharge, qui n'est pas propre au Mali seulement, le Ministère des infrastructures et du Transport a créé, avec le soutien financier de l'Union Européenne (UE) des postes de pesage/péage : Diboli, Kati et Sanankoroba qui sont opérationnels. L'autorité routière a financé sur fonds propres la réalisation des postes de Mahinamine (frontière avec le Sénégal par le sud), Zégoua (frontière avec la Côte d'Ivoire), Hérémakono et Kouri (frontières avec le Burkina Faso) et Markala.

La pénalité qui est d'application au Mali est forfaitaire, à raison de 10.000 FCFA par tonne de surcharge.

5. Concernant le taux d'assurance

Le taux de l'assurance automobile prévu à l'article 372 du CGI est bien élevé (20%), par rapport à ceux applicable dans les pays voisins, ceci constitue un facteur de distorsion. C'est pourquoi, le consultant préconise une diminution de son taux de moitié, soit 10%, comme c'est le cas au Sénégal. L'application de cette disposition diminuerait de 1 577 592 335 FCFA les ressources budgétaires de l'Etat, en tenant compte du rendement des prélèvements de

¹⁵ Sur la base des réalisations de 2010 dans le budget de l'Autorité Routière (avant la lettre de suspension du Ministre de l'Équipement et du Transport).

l'année 2013; mais, elle contribuerait à améliorer la compétitivité des transporteurs routiers du Mali au sein des pays de l'UEMOA. Elle inciterait bon nombre de transporteurs routiers de s'acquitter de cette obligation, à réduire la fraude et surtout d'augmenter le chiffre d'affaire des compagnies d'assurance et naturellement l'impôt sur le revenu (BIC ou IS), auquel, elles sont assujetties. Le manque à gagner serait donc insignifiant ou nul au regard de l'augmentation du chiffre d'affaires des compagnies d'assurance.

6. Concernant l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transport public

La nécessité d'un stimulant sur le plan fiscal s'impose pour moderniser le secteur du transport privé de marchandises et de voyageurs. Le gouvernement du Mali avait tenté en 2004 et 2005 de favoriser ou de redynamiser ce secteur formel de transport, en accordant la suspension de la TVA au cordon douanier, à l'importation de véhicules neufs.

Cet avantage fiscal n'a profité en réalité qu'aux transporteurs pour propre compte alors que l'objectif était d'encourager l'émergence et la compétitivité des sociétés de transport de marchandises et de voyageurs. Aussi, nous préconisons de renouveler cette opération pour une durée d'un an, assortie de conditions bien précises pour l'acquisition de véhicules neufs uniquement:

- Etre une société formelle de transport de marchandises et ou de voyageurs pour compte d'autrui, qui ont une durée d'existence de trois ans justifiée par un quitus fiscal, une attestation d'immatriculation au registre du commerce, une attestation INPS, la carte de transport ;
- Avoir réalisé au cours des trois dernières années un chiffre d'affaires minimum de 60.000.000 FCFA par an ;
- Disposer des états financiers certifiés par un cabinet d'expertise comptable agréé des trois dernières années ;
- Justifier l'immatriculation à l'INPS des salariés permanents.

L'intérêt de cette réforme est d'inciter les transporteurs informels, particuliers ou individuels, à aller vers le professionnalisme et la création de sociétés de transport.

Concernant l'attestation d'importation dont le taux est de 5.000 FCFA pour les véhicules de tourisme de moins de 2 ans et 7.500FCFA pour les véhicules lourds de moins de 5 ans, le consultant préconise la réforme suivante :

Véhicules de tourisme et véhicule légers (camionnettes etc...)	Taux actuel	Taux proposé
Véhicules neufs ou usagés jusqu'à deux ans	5 000 FCFA	5 000 FCFA
Véhicules usagers de plus de deux ans	25 000 FCFA par années ou tranches d'années supplémentaires	25 000 FCFA par années ou tranches d'années supplémentaires
Véhicules lourds (camions, tracteurs, semi-remorques)	Taux actuel	Taux proposé
Véhicules neufs ou usagers jusqu'à cinq ans	7 500 FCFA	5 000 FCFA
Véhicules usagers de plus de cinq ans	7 500 FCFA par années ou tranches d'années supplémentaires	7 000 FCFA par années ou tranches d'années supplémentaires

La diminution des taux prévus dans ce tableau vise à faciliter l'accès des transporteurs aux véhicules neufs à un taux raisonnable, compte tenu de la situation économique du pays caractérisé par la faiblesse des ressources.

7. Concernant la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)

Elle assure la gestion des transports routiers, à travers notamment l'élaboration et l'application de la réglementation en matière de transport routier, la planification du secteur du transport routier et le suivi de l'application des accords et conventions en matière de transport et de transit maritime signé entre le Mali et les pays de transit.

Elle pourrait contribuer à augmenter le taux de recouvrement des recettes fiscales et parafiscales en tant qu'actrice de la gestion de ses prélèvements, si ses différents services faisaient l'objet d'une informatisation. Les informations crédibles seraient transmises aux services financiers de l'Etat (Trésor Public, Direction Générale des Impôts, Direction Générale des Douanes) sur le traitement et la délivrance des cartes de transport, les cartes grises et les permis de conduire. L'informatisation est indispensable pour une meilleure gestion de l'activité de transport routier en l'occurrence les transporteurs informels.

8. Concernant le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)

Compte tenu de l'état actuel du transport routier au Mali, caractérisé par le manque de compétitivité de nos sociétés de transport, la vétusté des véhicules de transport public et les distorsions sus indiquées, un renforcement des capacités de cette organisation s'impose, en termes de conseil, d'éducation et surtout de formation des transporteurs routiers. Pour atteindre cet objectif, une revue des textes juridiques s'impose. Le CMTR doit déposer régulièrement une copie des lettres de voiture au niveau de la DNTTMF conformément aux dispositions du règlement n°14 de l'UEMOA.

II. Conclusion

Le Mali est un pays vaste. Sa superficie est de 1 241 238 Km². Il est l'un des pays les plus enclavés de la sous-région. Son économie est caractérisée par l'étroitesse du marché intérieur, le faible développement du secteur privé et sa forte dépendance du secteur du transport routier.

Or, ce secteur connaît de nombreuses difficultés que sont entre autres, la surcharge des camions, la vétusté du parc automobile qui est incapable de répondre aux besoins d'approvisionnement du pays et le manque de professionnalisme des acteurs du transport public. En outre, l'état actuel de la fiscalité et la parafiscalité du transport crée une distorsion entre le transport pour compte propre et le transport privé à titre commercial. Il favorise l'atomisation du secteur du transport public et ne permet pas un financement assez conséquent de la construction et l'entretien routier.

Conscient de l'importance des routes dans le développement et le coût de financement de leur entretien, la présente étude propose des réformes, certes audacieuse, qui portent notamment sur l'augmentation des redevances destinées à financer l'Autorité Routière, l'application effective des dispositions du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA.

Dans but de réduire les distorsions sus indiquées, le Consultant recommande l'application d'une fiscalité de droit commun à tous acteurs du secteur du transport routier et des mesures susceptibles de favoriser la compétitivité des sociétés formelles de transport public.

C'est pourquoi, la réussite des réformes proposées dépendra de celle d'une campagne de mobilisation et de sensibilisation des acteurs du transport routier et des populations au tour des questions de financement de l'entretien des routes, de compétitivités des sociétés formelles de transports public.

Au-delà de la campagne de sensibilisation, la réussite de nos préconisations dépendra également d'une forte implication des organisations professionnelles de transport public notamment le CMTR et les associations de consommateurs.

Les périodes de réalisation des recommandations qui figurent dans le plan d'action sont indicatives.

III. Plan d'actions pour la mise en œuvre des recommandations issues de la mission

N°	Recommandations	Actions	Responsables	Délai
1. Concernant l'élimination des distorsions dans le secteur du transport routier				
	<p>Suppression de la TTR</p> <p>Application de l'Impôt BIC aux transporteurs, sociétés et personnes physiques dont le chiffre d'affaire annuel HT dépasse cinquante millions</p> <p>Application de l'impôt synthétique aux transporteurs personnes physique dont le chiffre d'affaires annuel HT ne dépasse pas cinquante million et la tenue d'une comptabilité minium.</p>	<p>Modification du Code Général des Impôts (CGI) et du Livre de Procédure Fiscale (LPF)</p>	<p>Direction Générale des Impôts (DGI)</p> <p>Ministère chargé des Finances</p>	<p>Courant 2015</p>
2. Le financement de l'entretien routier				
	<p>La revalorisation de la redevance d'usage sur les produits pétroliers de 25 à 40 FCFA</p>	<p>Modification du Décret n°02-324/P-RM du 05 juin 2002 instituant les redevances d'usage routier</p>	<p>Ministère en charge des infrastructures et des transports Autorité Routière DNTTMF</p>	<p>Courant 2015</p>

	Annulation de l'exonération du paiement de la redevance d'usage sur les produits pétroliers accordée aux sociétés minières	Modification du Code Minier Modification du CGI	Ministères chargé des Mines, des Finances et du Transport	Courant 2015
	Allocation d'une partie du rendement du PVI (20%) à l'autorité routière.	Modification du Décret n°02-324/P-RM du 05 juin 2002 instituant les redevances d'usage routier	Ministère chargé du transport Autorité Routière DNTTMF	Courant 2015
	Application du taux de péage à 1 000 F pour les véhicules légers, 500 FCFA pour les tricycles et 1000 FCFA par essieu pour les poids. Ces paiements sont valables pour 24 heures	Modification du Décret n°02-324/P-RM du 05 juin 2002 instituant les redevances d'usage routier	Ministère chargé du transport Autorité Routière DNTTMF	Courant 2015
3. Concernant la TVA				
	Application du taux de réduit de TVA de 5% au prix du transport	Modification du CGI	DGI	Courant 2016

4. Concernant la modernisation et l'assainissement du parc des véhicules de transport public				
	Suspension de la TVA d'un an à l'importation des véhicules de transport de personnes et de marchandises par les sociétés formelles de transport à titre commercial.	Décret pris en conseil des Ministres ou Arrêté du Ministre des Finances	Ministère chargé des Finances Direction Générale des Douanes	Courant 2015
	Diminution de la redevance liée à la délivrance de l'attestation d'importation des véhicules de transport routier	Modification de l'arrêté interministériel n°02-0321/MICT-MEF du 22 février 2002	Ministères chargés des commerces et des finances	Courant 2015
5. Concernant les assurances				
	Diminution du taux de l'assurance automobile de moitié	Modifications du Code Général des Impôts (CGI)	Ministère chargé des Finances et DGI	Courant 2015
6. Concernant la DNTTMF				
	Informatisation des Directions Régionales de Transports et leur mise en réseau avec les services financiers de l'Etat (DGI, DGD, DNTCP)	Recherche de financement Travaux informatiques à réaliser	Ministère chargé des Finances, Ministère chargé des Transports, Ministère chargé des NTIC	Courant 2016

7. Concernant le CMTR

	Dépôt d'une copie des lettres de voiture au niveau de la DNTTMF conformément aux dispositions du règlement n°14/2005/CM/UEMOA	Application effective des textes	CMTR DNTTMF	Immédiat
	Mise en réseau informatique du CMTR avec la DNTTMF	Recherche de financement	DNTTMF CMTR	Courant 2016

Annexes

I. Annexe 1: Détermination du taux de pression fiscale à l'importation

Tableau 1: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport en commun de personnes de 50 places importé à 125 000 000 FCFA à l'état neuf et de puissance 360 CV par un Non Professionnel			
Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	125 000 000		
Droits de douane	47 537 500	38,03% du prix CAF	38,03%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,00%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,02%
Frais de timbre	252 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	0,20%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,00%
Attestation d'importation	7 500	7 500 F par véhicule lourd neuf ou usagé jusqu'à 5 ans	0,01%
Carte de transport	8 000	8 000 FCFA par autocar ou autobus de plus de 30 places	0,01%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	47 828 500		38,26%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	172 828 500		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION		La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation" / "Coût d'achat"	38,26%

Tableau 2: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport en commun de personnes d'occasion de 50 places importé à 16 000 000 FCFA et de puissance 360 CV - Année 1992 par un Non Professionnel			
Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	16 000 000		
Droits de douane	6 084 800	38,03% du prix CAF	38,03%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,02%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,13%
Frais de timbre	252 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	1,58%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,01%
Attestation d'importation	142 500	7 500 F par véhicule lourd usagé jusqu'à 5 ans et 7 500 FCFA par année	0,89%
Carte de transport	8 000	8 000 FCFA par autocar ou autobus de plus de 30 places	0,05%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	6 510 800		40,69%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	22 510 800		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION		La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation" / "Coût d'achat"	40,69%

Tableau 3: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport de marchandises dont la charge utile est de 20 tonnes importé à 35 000 000 FCFA à l'état neuf et de puissance 280 CV par un Non Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	35 000 000		
Droits de douane	13 310 500	38,03% du prix CAF	38,03%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,01%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,06%
Frais de timbre	196 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	0,56%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,00%
Attestation d'importation	7 500	7 500 F par véhicule lourd neuf ou usagé jusqu'à 5 ans	0,02%
Carte de transport	6 000	6 000 FCFA par camion benne	0,02%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	13 543 500		38,70%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	48 543 500		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	38,70%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	38,70%

Tableau 4: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport de marchandises d'occasion dont la charge utile est de 20 tonnes importé à 18 000 000 FCFA et de puissance 280 CV - Année 2000 par un Non Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	18 000 000		
Droits de douane	6 845 400	38,03% du prix CAF	38,03%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,01%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,11%
Frais de timbre	224 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	1,24%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,01%
Attestation d'importation	82 500	7 500 F par véhicule lourd usagé jusqu'à 5 ans et 7 500 FCFA par année	0,46%
Carte de transport	6 000	6 000 FCFA par camion benne	0,03%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	7 181 400		39,90%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	25 181 400		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	39,90%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	39,90%

Tableau 5: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport en commun de personnes de 50 places importé à 125 000 000 FCFA à l'état neuf et de puissance 360 CV par un Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	125 000 000		
Droits de douane	40 600 000	32,48% du prix CAF	32,48%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,00%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,02%
Frais de timbre	252 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	0,20%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,00%
Attestation d'importation	7 500	7 500 F par véhicule lourd neuf ou usagé jusqu'à 5 ans	0,01%
Carte de transport	8 000	8 000 FCFA par autocar ou autobus de plus de 30 places	0,01%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	40 891 000		32,71%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	165 891 000		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	32,71%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	32,71%

Tableau 6: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport en commun de personnes d'occasion de 50 places importé à 16 000 000 FCFA de puissance 360 CV - Année 1992 par un Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	16 000 000		
Droits de douane	5 196 800	32,48% du prix CAF	32,48%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,02%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,13%
Frais de timbre	252 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	1,58%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,01%
Attestation d'importation	142 500	7 500 F par véhicule lourd usagé jusqu'à 5 ans et 7 500 FCFA par année	0,89%
Carte de transport	8 000	8 000 FCFA par autocar ou autobus de plus de 30 places	0,05%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	5 622 800		35,14%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	21 622 800		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	35,14%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	35,14%

Tableau 7: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport de marchandises dont la charge utile est de 20 tonnes importé à 35 000 000 FCFA à l'état neuf de puissance 280 CV par un

Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	35 000 000		
Droits de douane	11 368 000	32,48% du prix CAF	32,48%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,01%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,06%
Frais de timbre	196 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	0,56%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,00%
Attestation d'importation	7 500	7 500 F par véhicule lourd neuf ou usagé jusqu'à 5 ans	0,02%
Carte de transport	6 000	6 000 FCFA par camion benne	0,02%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	11 601 000		33,15%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	46 601 000		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	33,15%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	33,15%

Tableau 8: Détermination de la pression fiscale à l'importation d'un véhicule de transport de marchandises d'occasion dont la charge utile est de 20 tonnes importé à 18 000 000 FCFA de 280 CV - Année 2000 -

Professionnel

Eléments de coûts	Montant	Tarifs/Droits	Pression fiscale
Côut d'achat	18 000 000		
Droits de douane	5 846 400	32,48% du prix CAF	32,48%
Etablissement Procès Verbal de Constatation (PVC)	2 500	2 500 FCFA par véhicule	0,01%
Redevance certificat d'immatriculation	20 000	20 000 FCFA par véhicule	0,11%
Frais de timbre	196 000	700 FCFA par puissance et par véhicule lourd	1,09%
Redevance confection des plaques	1 000	500 FCFA par plaque	0,01%
Attestation d'importation	82 500	7 500 F par véhicule lourd usagé jusqu'à 5 ans et 7 500 FCFA par année	0,46%
Carte de transport	6 000	6 000 FCFA par camion benne	0,03%
COUTS FISCAUX D'IMPORTATION	6 154 400		34,19%
COUT DE REVIENT DU VEHICULE	24 154 400		
PRESSION FISCALE A L'IMPORTATION	34,19%	La pression fiscale est déterminée par le rapport "Coûts fiscaux d'importation"/"Coût d'achat"	34,19%

II. Annexe 2: Détermination du taux de pression fiscale à l'exploitation

Tableau N°1 : Détermination de la pression fiscale exercée par la taxe automobile ou la TTR sur un transporteur pour propre compte et sur une société de transport (SITUATION FISCALE ACTUELLE)

	SOCIETE A	SOCIETE B	SOCIETE C	SOCIETE D	SOCIETE E
CHIFFRE D'AFFAIRE	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
COUTS D'EXPLOITATION	34 000 000	34 000 000	34 000 000	34 000 000	34 000 000
RESULTAT D'EXPLOITATION AVANT PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000
RESULTAT D'EXPLOITATION APRES PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	15 334 200	14 667 582	14 408 520	15 020 200	14 758 000
RENTABILITE ECONOMIQUE AVANT PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	32,00%	32,00%	32,00%	32,00%	32,00%
RENTABILITE ECONOMIQUE APRES PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	30,67%	29,34%	28,82%	30,04%	29,52%
LES CHARGES FISCALES					
PATENTE	400 000	341 212	325 480	-	-
IMPÔTS/ LES SOCIETES	4 600 260	3 886 859	3 671 748	-	-
TAXE SUR LES VEHICULES AUTOMOBILES (VIGNETTES ORDINAIRES) OU TTR	225 000	979 800	1 242 000	979 800	1 242 000
CF	16 800	12 594	-	-	-
TFP	9 600	9 600	9 600	-	-
TEJ	9 600	9 600	9 600	-	-
TL	4 800	4 800	4 800	-	-
TOTAL DES CHARGES FISCALES	5 266 060	5 219 277	5 263 228	979 800	1 242 000
Taux de la pression fiscale/résultat	34,34%	35,58%	36,53%	6,52%	8,42%
Taux de la pression fiscale/CA	10,53%	10,44%	10,53%	1,96%	2,48%
Les différents calculs de pression fiscale exercée par la Taxe sur les Véhicules Automobiles					
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/les Charges fiscales	4,27%	18,77%	23,60%	100,00%	100,00%
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/le Résultat	1,41%	6,12%	7,76%	6,12%	7,76%
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/le CA	0,45%	1,96%	2,48%	1,96%	2,48%
Observation:					
Toutes les sociétés (A, B, C, D et E) dispose d'un parc de 3 véhicules neufs (âgés de moins de 10 ans)					
Société A: Société de transport pour propre compte qui paie la vignette ordinaire à 75 000 FCFA					
Société B: Société formelle de transport de personnes de 50 places qui paie une TTR de 326 600 FCFA					
Société C: Société formelle de transport de marchandises dont la charge utile est de 40 tonnes qui paie une TTR de 414 000 FCFA					
Société D: Société informelle de transport de personnes de 50 places qui paie une TTR de 326 600 FCFA					
Société E: Société informelle de transport de marchandises dont la charge utile est de 40 tonnes qui paie une TTR de 414 000 FCFA					
La patente, la CF, la TFP, la TEJ et la TL normalement dues par toutes les sociétés sont identiques et sont respectivement évaluées à 400 000 FCFA, 16 800 FCFA, 9 600 FCFA, 9 600 FCFA et 4 800 FCFA					
Pour les sociétés formelles de transport (Sociétés B et C), le montant de la TTR vient en diminution d'autres types d'impôt à hauteur de 6% pour la patente, 52,4% pour l'IS et 3% pour la CF					
La patente, la CF, la TFP, la TEJ et la TL sont déductibles d'impôt sur les sociétés					

Tableau N°2 : Determination de la pression fiscale exercée par la taxe automobile ou la TTR sur un transporteur pour propre compte et sur une société de transport (SITUATION FISCALE APRES REFORME)

	SOCIETE A	SOCIETE B	SOCIETE C	SOCIETE D	SOCIETE E
CHIFFRE D'AFFAIRE	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
COUTS D'EXPLOITATION	34 000 000	34 000 000	34 000 000	34 000 000	34 000 000
RESULTAT D'EXPLOITATION AVANT PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000
RESULTAT D'EXPLOITATION APRES PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	15 334 200	15 334 200	15 334 200	14 302 600	14 302 600
RENTABILITE ECONOMIQUE AVANT PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	32,00%	32,00%	32,00%	32,00%	32,00%
RENTABILITE ECONOMIQUE APRES PRISE EN COMPTE DES CHARGES FISCALES	30,67%	30,67%	30,67%	28,61%	28,61%
LES CHARGES FISCALES					
PATENTE	400 000	400 000	400 000		
IMPÔTS/ LES SOCIETES	15 334 200	15 334 200	15 334 200		
TAXE SUR LES VEHICULES AUTOMOBILES (VIGNETTES ORDINAIRES) OU TTR	225 000	225 000	225 000	1 697 400	1 697 400
CF	16 800	16 800	16 800		
TFP	9 600	9 600	9 600		
TEJ	9 600	9 600	9 600		
TL	4 800	4 800	4 800		
TOTAL DES CHARGES FISCALES	16 000 000	16 000 000	16 000 000	1 697 400	1 697 400
Taux de la pression fiscale/résultat	104,34%	104,34%	104,34%	11,87%	11,87%
Taux de la pression fiscale/CA	32,00%	32,00%	32,00%	3,39%	3,39%
Les differents calculs de pression fiscale exercée par la Taxe sur les Véhicules Automobiles					
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/les Charges fiscales	1,41%	1,41%	1,41%	100,00%	100,00%
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/le Résultat	1,41%	1,41%	1,41%	10,61%	10,61%
Taux de pression fiscale de la taxe automobile ou de la TTR/le CA	0,45%	0,45%	0,45%	3,39%	3,39%
Observation:					
Toutes les sociétés (A, B, C, D et E) dispose d'un parc de 3 véhicules neufs (âgés de moins de 10 ans)					
Société A: Société de transport pour propre compte dont la vignette ordinaire se chiffre à 75 000 FCFA					
Société B: Société formelle de transport de personnes de 50 places qui paie la vignette ordinaire à 75 000 FCFA					
Société C: Société formelle de transport de marchandises dont la charge utile est de 40 tonnes qui paie la vignette ordinaire à 75 000 FCFA					
Société D: Société informelle de transport de personnes de 50 places qui paie la TTR de 128.000 FCFA doublé (TTR = 256 000 FCFA par véhicule)					
Société E: Société informelle de transport de marchandises dont la charge utile est de 40 tonnes qui paie la de 188.600 FCFA diminué de moitié (TTR = 177 200 FCFA par véhicule)					
La patente, la CF, la TFP, la TEJ et la TL normalement dues par toutes les sociétés sont identiques et sont respectivement évaluées à 400 000 FCFA, 16 800 FCFA, 9 600 FCFA, 9 600 FCFA et 4 800 FCFA					
Pour les sociétés formelles de transport (Sociétés B et C), le montant de la vignette ordinaire ne vient plus en diminution d'autres types d'impôt					
La patente, la CF, la TFP, la TEJ et la TL sont déductibles d'impôt sur les sociétés					

III. Annexe 3 : Liste des impôts directs et indirects applicables au secteur du transport routier

1. Liste des impôts directs et taxes parafiscales applicables au transport routier

Catégories	Destinations/ Budgets
La taxe sur les transports routiers	Budget de l'Etat, des Mairies
La vignette automobile	Budget de l'Etat
L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (IS-IBIC)	Budget de l'Etat
La Contribution Forfaitaire à la charge de l'employeur	Budget de l'Etat
La Taxe de Formation Professionnelle	Budget de l'Etat (FAFPA)
La Taxe Emploi Jeunes	Budget de l'Etat (APEJ)
La Taxe de Logement	Budget de l'Etat (OMH)
La patente	Budget Mairie
La taxe de voirie	Budget Mairie
La taxe communale de sortie des véhicules de transport public	Budget Collectivités Territoriales
La Taxe Foncière	Budget Collectivités Territoriales

2. Liste des impôts indirects et taxes parafiscales applicables au transport routier

Catégories	Destinations/ Budgets
Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)	Budget de l'Etat
La Taxe sur les Contrats d'Assurance	Budget de l'Etat
Les droits de timbre	Budget de l'Etat
Redevance statistique	Budget de l'Etat
Prélèvement Communautaire de Solidarité (PCS)	Budget CEDEAO
Prélèvement Communautaire (PC)	Budget UEMOA
La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers	Autorité Routière
La redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu	Autorité Routière
Les pénalités de surcharge	Autorité Routière
La redevance de péage ou de concessions d'infrastructures routières	Autorité Routière
La lettre de voiture	CMTR

IV. Annexe 4 : Liste de personnes et structures rencontrées

1. Tionkana DIARRA, Directeur Régional des Transports Terrestres et Fluviaux de Mopti
2. Malick KASSE, Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
3. Mamadou KOITE, Directeur Régional des Douanes de Mopti
4. Moussa SAVADOGO, Directeur Technique de l'Autorité Routière – Fonds d'Entretien Routier (AR-FER)
5. Bakary SOGOBA, Directeur Régional des Transports Terrestres et Fluviaux de Ségou
6. Alkaïdi TOURE, Secrétaire Général du Conseil Malien des Transporteurs Routiers
7. Issouf TRAORE, Président National du Conseil Malien des Transporteurs Routiers
8. Mme SISSOKO Kadiatou TRAORE, Agent Comptable de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER)
9. CheinknaAmala DIALLO, Chef Division Valeur, Origine et Tarif, DGD
10. Hamady TOUNKARA, DGD
11. Direction Générale des Impôts (DGI)
12. ONAP
13. TOGUNA, Transport pour compte propre
14. SOTRAKA, Importateur de carburant
15. TRAORE TRANSPORT, Transport de marchandises
16. Balzan TRANSPORT
17. SOMATRA, Société de Transport
18. Station Sahel de Nioro, Importateur de carburant
19. Fédération des Groupements de Transport Routiers
20. Conseil National du Patronat du Mali
21. Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali
22. Marie du District de Bamako

V. Annexe 5 : Liste des textes et documents consultés

1. Les textes de l'Autorité Routière

- **Loi n°00-51 de la 04/08/2000**, portant création de l'autorité Routière.
- **Décret n°01-283/P-RM du 03/07/2001** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'autorité Routière, ainsi que les modalités d'exécution des travaux éligibles au financement de l'autorité Routière.
- **Décret n°05-296/P-RM du 28/06/2005** portant nomination des membres du conseil d'administration de l'Autorité Routière.
- **Décret n°02-324/P-RM du 05/06/2002** Instituant les redevances d'usage routier.
- **Arrêté Interministériel n°02-2673/MET-MEF du 31/12/2002** fixant les taux de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation.
- **Instruction Interministériel n°03-0001/MET-MEF du 25/03/2003** relative aux procédures de recouvrement et de mise à la disposition de l'Autorité Routière du produit de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers.
- **Arrêté interministériel n°04-0135/MEF-SG du 22/01/2004** fixant le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers.
- **Arrêté interministériel n°08-1397/MF-MET-MATCL-MSIPC du 14/05/2008** portant création du poste de péage/pesage de Sanankoroba et fixation des tarifs.
- **Instruction interministériel n°04-0001/MEF-MET du 21/04/2004** relative aux procédures de recouvrement de mise à la disposition de l'Autorité Routière de produit de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers.

2. Les textes du Conseil Malien des Transporteurs Routiers

- **Loi N°04-040 du 13 Août 2004** portant création du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.
- **Décret N°04-359/P-RM du 08 Septembre 2004** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.
- **Décret N°09-178/P-RM du 27 Avril 2009** instituant la redevance pour l'émission de la lettre voiture.
- **Décret N°09-547 /P-RM du 09 Octobre 2009** portant modification du Décret N°02-303 du 03 juin 2002 fixant les conditions d'affectation et d'utilisation des ressources du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

3. Les textes du Conseil Malien des Chargeurs

- **Ordonnance N°05 - 008/P-RM DU 9 mars 2005** portant modification de l'ordonnance N° 99-036/P-RM du 23 septembre 1999 portant création du Conseil Malien des Chargeurs.

- **Ordonnance N°99 – 036 /P-RM DU 23 septembre 1999** portant création du Conseil Malien des Chargeurs.
- **Décret N°99 426/P-RM DU 29 décembre 1999** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Chargeurs.
- **Décision N°10 0112/MET-SG** portant approbation du règlement intérieur du Conseil Malien des Chargeurs.

4. Les textes de la DNTTMF

- **Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005** portant création de la Direction Nationale des Transports, Terrestres, Maritimes et Fluviaux.
- **Loi n°05-027 du 06 juin 2005 portant ratification de l'ordonnance n°05-009/P-RM du 09 mars 2005** portant création de la Direction Nationale des Transports, Terrestres, Maritimes et Fluviaux.
- **Décret n°05-193/P-RM du 19 avril 2005** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale des Transports, Terrestres, Maritimes et Fluviaux.
- **Décret n°05-233/P-RM du 18 mai 2005** déterminant le cadre organique de la Direction Nationale des Transports, Terrestres, Maritimes et Fluviaux.
- **Décret n°05-234/P-RM du 18 mai 2005** déterminant le cadre organique des entrepôts maliens dans les ports de transit.
- **Décret n°05-235/P-RM du 18 mai 2005** déterminant le cadre organique des entrepôts maliens dans les ports de transit.
- **Décret n°05-260/P-RM du 06 juin 2005** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement des entrepôts maliens dans les ports de transit.
- **Décret n°05-341/P-RM du 25 juillet 2005** portant réglementation du trafic maritime.

5. Les textes de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière

- **Ordonnance N°09 – 003 /P-RM du 09 février 2009** portant création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.
- **Décret N°09-040/P-RM du 09 février 2009** fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.
- **Décret N°09-689/P-RM du 29 décembre 2009** instituant la redevance de sécurité routière.

- **Arrêté interministériel N°10-0388/MET-MEF-SG du 16 février 2010** déterminant les taux, les modalités de recouvrement de la redevance de sécurité routière et de sa mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière
- **Arrêté interministériel N°10-0696/MET-MEF-MSIPC-MJ-SG du 16 mars 2010** portant modalités de mise à la disposition de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière du produit des amendes provenant des infractions aux règles de la circulation routière.

6. Les textes de l'UEMOA et de la CEDEAO

- **Règlement N°14/2005/CM/UEMOA** relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres de l'Union Economiques et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- **Règlement N° 02/97/C.M/UEMOA** portant adoption du tarif extérieur commun de l'Union Economiques et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- **Directive n°12/UEMOA du 25 septembre 2005** portant institutions d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière.
- **Directive n°13/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009** portant institution de l'audit de sécurité routière.
- **Directive n°14 /2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009** portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière.
- **Directive n°15 /2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009** portant organisation du système de formation à l'obtention du permis de conduire.
- **Convention portant réglementation des transports routiers inter-états de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, signée le 9 mai 1982 à Cotonou.** Ce document définit les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports routiers de marchandises entre les États membres de la CEDEAO ;

7. Autres textes de législatifs et réglementaires

- **Loi N°68-11/AN-RM du 17 février 1968** instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestre à moteur.
- **Arrêté interministériel N°02-0321/MICT-MEF du 22 février 2002** portant réglementation de l'importation des véhicules automobiles en Républiques du Mali.

- **Décret N°07-075/P-RM du 08 mars 2007** instituant les redevances aux titres des prestations de la Direction Nationale des transports terrestres, maritimes et fluviaux et de ses services régionaux et subrégionaux.
- **L'annuaire statistique des transports de l'Observatoire des Transports de 2002 à 2012;**
- **Code Général des Impôt (CGI)**
- **Livre de Procédures Fiscales (LPF)**

8. Etudes réalisées sur le Transport

- **Rapport sur la Politique Nationale des Transports, Janvier 2013.**
- **Etude des impacts de la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens réalisés par Safege, janvier 2012 ;**
- **Etude d'un schéma directeur de postes de péage/pesage sur le réseau routier interurbain du Mali, contrat – cadre AMS/451 LOT n°2, SAFEGE Ingénieurs – Conseils / TRANSO Consortium, Mars 2004.**
- **Rapport d'étude réalisé par Boun Prasong BAYLATRY, Etude en vue de la refonte de la fiscalité routière au Mali », version provisoire, juillet 1997.**

VI. Annexe 6: Liste de présence

VII. Annexe 7 : Termes De Références

INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1.Pays bénéficiaire

République du Mali.

1.2.Pouvoir adjudicateur

Ordonnateur National Délégué du FED

1.3.Éléments d'information utiles concernant le pays bénéficiaire

Le Mali est un vaste territoire d'une superficie de 1 241 190 km² situé au cœur de l'Afrique de l'ouest pour une population de 14 500 000 habitants. Il est totalement enclavé. Il a sept frontières et ne possède aucune façade maritime.

La partie désertique couvre environ les 2/3 de la superficie totale. Ce qui pose d'énormes difficultés de voie de communication.

L'économie est ainsi fortement tributaire de transport en général et du transport routier en particulier qui présente de nombreuses contraintes.

Le parc routier très vétuste est hétérogène et 75 % de ce parc sont vieux de plus de 15 ans et par conséquent inadaptés aux exigences du transport moderne.

Par ailleurs il est établi que les coûts de transport représentent 30 – 40% des coûts des marchandises livrées aux consommateurs.

La compétitivité de l'économie passe nécessairement par le développement des différents modes de transport.

Le gouvernement malien a exprimé sa volonté d'étudier les possibilités d'améliorer le transport au Mali et a adopté en 1993 la Déclaration de Politique Générale dans le secteur des transports.

Cette politique vise à améliorer l'efficacité du fonctionnement à moyen et long terme du secteur des transports, par l'instauration de concurrences saines entre les modes de transport. L'entretien et la réhabilitation des infrastructures existantes, notamment routières, ferroviaires, et aéroportuaires et la poursuite du désenclavement intérieur et extérieur du pays constitue un des axes de cette politique.

Pour mettre en œuvre cette politique et dans le contexte actuel de la gestion du secteur à travers les seuls mécanismes du marché, le Gouvernement s'est fixé comme objectifs entre autres :

- la révision du cadre institutionnel et réglementaire pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture des services;
- l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et la réduction des coûts de transport ;
- la réhabilitation et l'entretien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport.

1.4.Situation actuelle dans le secteur concerné

Malgré ces efforts, le secteur des transports routiers reste tributaire de certains goulots d'étranglement liés notamment aux charges fiscales et parafiscales d'exploitation des véhicules de transports. Ce qui se traduit entre autres par :

- le développement du secteur non structuré des transports au détriment des entreprises structurées de transport;
- la difficulté de renouvellement du parc par les transporteurs ;
- l'atomisation de l'offre de transport.

1.5.Programmes liés et autres activités des bailleurs de fonds

Les organismes internationaux et certains pays développés pourvoient leur appui économique et logistique au Mali dans le cadre de l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement visant l'éradication de la pauvreté, l'instauration des droits de l'homme et l'établissement de stratégies de développement dans les pays les plus démunis. Ainsi, et en accord avec les principes de la Déclaration De Paris qui préconisent l'alignement, l'harmonisation et l'appropriation comme lignes directrices d'intervention, des institutions comme l'UE, le PNUAD, l'ACDI et les NU apportent les fonds nécessaires pour mettre en œuvre les plans et les politiques de développement des gouvernements receveurs quand il s'agit d'objectifs en accord avec les critères d'action des organismes en question.

Il est à noter que pour les analyses contenues dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) pour la période 2007-2011, le PNUAD (le Plan Cadre des Nations Unies pour l'Aide au Développement) identifie des objectifs de développement en parfaite adéquation avec les priorités nationales maliennes retenues dans le document de Stratégie Nationale pour les cinq prochaines années.

2. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS

2.1.Objectif général

L'étude a pour objectifs de proposer des mesures fiscales et parafiscales incitatives pour la

promotion du secteur des transports routiers.

2.2.Objectifs particuliers

Les objectifs particuliers du présent contrat sont les suivants:

- Déterminer toutes les charges fiscales et parafiscales liées à l'acquisition, à la propriété et à l'exploitation des véhicules de transports routiers ;
- Déterminer la pression fiscale différentielle sur les entreprises structurées et les entreprises informelles et rechercher, parmi les solutions, celles qui contribuent à l'élimination de la distorsion entre les deux types d'entreprises ;
- Proposer des mesures fiscales et parafiscales susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports routiers ;
- Animer un atelier de validation d'un jour à Bamako ;

2.3.Résultats à atteindre par le contractant

- Les enquêtes ont été menées à Bamako et des les Régions afin de déterminer les charges dans le secteur;
- Les différentes charges fiscales et parafiscales ont été analysées ;
- Les mesures fiscales et parafiscales incitatives pour la promotion du secteur des transports routiers sont mises en place.

3. HYPOTHÈSES & RISQUES

3.1.Hypothèses qui sous-tendent le projet

- la Stabilité politique et sociale, et non apparition d'éléments exogènes affectant significativement l'économie ;
- la corporation des transporteurs contribue de manière active à la transmission des informations concernant le secteur ;

3.2.Risques

Directement liés aux hypothèses

4. CHAMP D'INTERVENTION

4.1.Généralités

4.1.1. Présentation du projet

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité des services et la réduction des coûts de transport, une étude paraît donc nécessaire. La présente étude s'inscrit dans cette démarche.

Le consultant pourra utilement exploiter les résultats de trois études déjà réalisées, notamment :

- l'étude pour un service de camionnage plus efficace réalisée en 2003 ;
- les deux études sectorielles transport de la Banque Mondiale réalisées respectivement en 2004 et 2005.

Par ailleurs le Consultant devra prendre connaissance des termes de référence de l'étude sur la fiscalité des entreprises.

4.1.2. Zone géographique à couvrir

Toutes les régions du Mali.

4.1.3. Groupes cibles

- Banques ;
- Assssureurs ;
- Transporteurs,
- Chargeurs,
- Chauffeurs,
- Commerçants,
- Entrepreneurs du BTP.

4.2.Activités spécifiques

- Faire l'état des lieux des charges fiscales et parafiscales dans le secteur du transport routier ;
- Exploiter les documents existants ;
- Analyser les données des enquêtes menées ;
- Faire le point de toutes les charges liées à l'exploitation des véhicules ;
- Faire des propositions de mesures d'allègement de ces charges fiscales et parafiscales ;
- Animer à Bamako un atelier de validation sur les mesures fiscales et parafiscales incitatives proposées.

4.3.Gestion du projet

4.3.1. Organe chargé de la gestion du projet

Créée par l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005, ratifiée par la loi n°05- 027/ du 06 juin 2005, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) est un service public chargé d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial, et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux, rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

4.3.2. Structure de gestion

Le Maître d'ouvrage est :

Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale

Ordonnateur National du FED

Direction Europe (Cellule CONFED)

Quartier de Koulouba - Bamako

République du Mali

Tél : (223) 20 22 98 20 - Télécopie (223) 20 22 45 34

E-mail : confed@confedmali.net

Le Maître d'œuvre est :

Monsieur le Ministre de l'Equipement et des Transports

BP 1758 - Bamako - République du Mali

Tél. (223) 20 22 29 01 / 223 13 00 / Fax (223) 20 22 08 74

Le Maître d'œuvre Délégué est :

Monsieur le Directeur National des
Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux.

Le Chef de Délégation est :

Monsieur le Chef de Délégation de l'Union Européenne en République du Mali

Quartier du Fleuve,

Immeuble UATT, BP 115 Bamako — Mali

Tél : (223) 44 92 92 92

Fax : (223) 44 91 91 91

E-mail : délégation-mali@ec.europa.eu

4.3.3. Moyens à mettre à disposition par le pouvoir adjudicateur et/ou d'autres intervenants

L'administration mettra à la disposition du consultant les documents (rapports d'étude, textes législatifs et règlementaires) disponibles à son niveau ;

5. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

5.1.Lieu du projet

La base opérationnelle du projet sera établit à Bamako en République du Mali.

5.2.Date de début et période de mise en œuvre

La date prévue pour le début du projet est fixée au 15 septembre 2014, pour une durée de 3 mois à partir de cette date (date de signature du contrat),y compris la phase de validation des documents par l'Administration.

6. BESOINS

6.1. Ressources humaines

6.1.1. Qualification du consultant :

Le consultant individuel sera un Economiste des transports de niveau universitaire (Bac +5), ayant une expérience professionnelle globale d'au minimum dix ans dans le secteur des transports. Il doit justifier d'expériences dans le service similaire.

La durée de la prestation de l'économiste est de 80 h/jours.

Dans son offre, le consultant devra prévoir la disponibilité d'un expert en fiscalité ayant une expérience professionnelle globale d'au minimum dix ans pour ladite mission.

Dans ce cas, les honoraires de l'expert Economiste inclus les honoraires de l'expert en fiscalité et tout autre expert qui sera jugé nécessaire pour la bonne conduite de la mission.

Le présent contrat est un contrat à prix forfaitaire.

Le coût de l'appui technique et du personnel de soutien doit être inclus dans les honoraires de l'expert. Egalement, tous les frais liés aux déplacements, transports, hébergements, documentations et tous autres frais liés à la présente prestation etc sont inclus dans les honoraires du Consultant.

6.1.2 Taches du consultant :

Le Consultant devra :

- déterminer et présenter de manière détaillée toutes les charges fiscales et parafiscales liées à l'acquisition, à la propriété et à l'exploitation des véhicules de transports routiers ;

- déterminer la pression fiscale différentielle sur les entreprises structurées et les informelles et rechercher, parmi les solutions, celles qui contribuent à l'élimination de la distorsion entre les deux types d'entreprises ;
- proposer le niveau de pression fiscal requis pour améliorer la compétitivité du secteur ;
- déterminer le taux de la pression fiscale et parafiscale dans le secteur des transports au Mali en faisant ressortir les taux dans la sous-région (CEDEAO, UEMOA...) mesurer l'impact du système fiscal et parafiscal en vigueur au Mali par rapport au développement des entreprises structurées de transports.
- proposer des mesures fiscales et parafiscales susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports routiers.
- Animer à Bamako un atelier de validation sur les mesures fiscales et parafiscales incitatives proposée

6.2. Bureaux

Le pouvoir adjudicateur examinera la possibilité de mettre à la disposition de l'expert e un bureau pendant la toute la durée du contrat. En tout état de cause, l'expert devra disposer pour son propre compte d'un bureau et/ou devra être accessible en cas de besoin des parties prenantes.

6.3. Installations et équipement mis à disposition par le contractant

Le contractant devra disposer du matériel nécessaire et de ressources satisfaisantes, notamment en matière d'administration, de secrétariat et d'interprétation, pour pouvoir se consacrer pleinement à sa mission.

6.4. Matériel

Aucun bien d'équipement ne sera acheté pour le compte du pouvoir adjudicateur/du pays bénéficiaire au titre du présent marché de services ni transféré au pouvoir adjudicateur/au pays bénéficiaire à la fin du contrat. Tout bien d'équipement qui devra être acheté par le pays bénéficiaire pour les besoins du marché fera l'objet d'une procédure d'appel d'offres de fournitures distincte.

6.5. Dépenses accessoires

Le présent marché est un contrat à prix forfaitaire:

- Les voyages
Sans objet

- Les dépenses accessoires
Sans objet

6.6. Coûts forfaitaires

Le contrat ne prévoit aucun coût forfaitaire.

6.7. Vérification des dépenses

La provision pour vérification des dépenses est sans objet pour le présent marché.

7. RAPPORTS

Les rapports à remettre sont les suivants :

- 7.1. **Un rapport initial** (max dix pages) contenant la feuille de route y compris la stratégie de mise en œuvre de la mission ainsi que les principaux produits attendus ainsi que le chronogramme de la mission. Ce rapport initial, fruit d'un premier travail d'analyse de la documentation afférente à la mission et aux conclusions des 1ers échanges avec les parties prenantes devra être présenté dans un délai de 15 jours après la notification du contrat, l'administration disposera de dix (10) jours pour formuler ses observations sur le rapport préliminaire. L'approbation du rapport initial sera faite en réunion élargie au sous-groupe en charge de la thématique "surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé".
- 7.2. **Un rapport provisoire** sera établi 45 jours après le démarrage de la mission. Il devra être produit en 40 exemplaires et 05 CD room à transmettre à la DNTTMF, Chef de file du sous-groupe "surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé" qui disposera de 15 jours pour formuler ses observations sur le rapport provisoire.
- 7.3. **Une réunion de restitution** sera animée par l'expert pour prendre en charge les observations formulées par les parties prenantes.
- 7.4. **Un rapport final définitif**. sera produit par l'expert dans les 20 jours suivants la tenue de la réunion de restitution sus mentionnée. La structure et la composition du rapport final seront identiques à celui du projet de rapport. Il intégrera les corrections éventuelles ainsi que les commentaires sur le projet de rapport. La vérification de la conformité du rapport final notamment en ce qui concerne la prise en charge de tous les commentaires.

Sur la base du quitus délivré par la DNTTMF, le rapport final définitif sera **produit** en huit (8) exemplaires et diffusés de la manière suivante :

- deux exemplaires au Secrétaire **Général du Ministère de l'Équipement et des Transports** ;
- deux exemplaires à la **Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux** ;
- deux exemplaires à la DUE ;
- un exemplaire à la CONFED ;
- un exemplaire au Coordinateur/Régisseur du DP N°1 ;
- Vingt exemplaires aux autres membres du SGT.

L'expert devra fournir la version électronique de chaque rapport en version MS Office.

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Définition d'indicateurs

Les mesures fiscales et parafiscales incitatives pour la promotion du secteur des transports routiers sont élaborées et validés.

8.2. Exigences particulières

RAS.