

**Imposition des revenus des chauffeurs
routiers navetteurs
au sein de la Grande Région**



**- Etat des lieux -
Août 2020**



Introduction

Les chauffeurs routiers se trouvent dans une situation particulière, leur lieu de travail, ou d'exercice de l'activité professionnelle se détermine en fonction du lieu où le véhicule dans lequel ils se trouvent séjourne ou se déplace. Cette particularité peut entraîner des difficultés dès lors que le véhicule se déplace dans plusieurs pays au sein d'une même journée, ce qui est très fréquemment le cas dans l'espace de la Grande Région. Cette situation se complexifie encore lorsque le chauffeur routier concerné réside dans un autre Etat membre que celui où son employeur est établi, chauffeur que nous nommerons dans notre étude « navetteur ».

Une question qui revient régulièrement est celle de la détermination du pays compétent pour imposer les revenus issus de l'activité professionnelle des chauffeurs routiers navetteurs. La Task Force Frontaliers de la Grande Région (TFF) avait en 2012 déjà effectué un dossier d'information sur l'imposition des revenus des chauffeurs routiers entre l'Allemagne et le Luxembourg.¹

Cette question est de nouveau d'actualité depuis que la France et le Grand-Duché de Luxembourg se sont accordés le 20 mars 2018 sur une nouvelle convention en vue d'éviter les doubles impositions.² Dans le secteur du transport routier international, certaines voix se sont élevées s'offusquant que la situation particulière des chauffeurs routiers en trafic international a été oubliée lors de la refonte de la convention fiscale franco-luxembourgeoise.³

Un des partenaires opérationnel⁴ du projet a demandé à la TFF 2.0 de vérifier si un vide juridique existe du fait de l'absence d'une mention explicite de la situation des chauffeurs routiers dans la nouvelle convention fiscale franco-luxembourgeoise.

Plusieurs questions se posent alors : la situation des chauffeurs routiers exploités en trafic international a-t-elle été oubliée ou s'agit-il d'une omission volontaire afin de ne pas modifier le système existant auparavant ? Le système existant est-il compatible avec

¹ Voir dossier d'information „Besteuerungshoheit in Bezug auf die Löhne von Berufskraftfahrer zwischen Deutschland und Luxemburg“ du 3 avril 2012.

² Convention entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune.

³ Voir par exemple les articles „Les oubliés de la convention fiscale“ Wort.lu du 5 février 2019, „Les camionneurs français en mal d'impôts écrit par Nicolas Léonard et publié le 5 février 2019 dans Paperjam.

⁴ Courriel du 6 Février 2020, de la Maison du Luxembourg.



les recommandations élaborées dans le nouveau modèle OCDE⁵ réalisé en 2017 ?
Quelle est la marge de manœuvre des Etats membres ?

Afin de répondre à ces interrogations, dans un premier point les règles retenues dans la convention fiscale franco-luxembourgeoise seront présentées. Ensuite un tour d'horizon des différentes solutions retenues dans les conventions fiscales passées entre les Etats composants la Grande Région sera opéré. Enfin, la compatibilité des règles existantes avec le modèle de convention fiscale OCDE sera examinée.

I. L'imposition des revenus des chauffeurs routiers selon la convention fiscale franco-luxembourgeoise

Afin de comprendre le système actuel (b), il est nécessaire de présenter le système tel qu'il existait sous l'ancienne convention fiscale franco-luxembourgeoise (a).

a) Situation sous la convention fiscale franco-Luxembourgeoise de 1958

Une convention tendant à éviter les doubles impositions avait été signée entre les deux pays le 1^{er} avril 1958.⁶ Cette convention modifiée en dernier lieu par un avenant du 5 septembre 2014⁷ a été applicable jusqu'au 31 décembre 2018.

Cette convention ne contenait pas de disposition spécifique concernant l'imposition des revenus des chauffeurs routiers travaillant à l'international. Le principe posé par l'article 14 § 1 de la convention selon lequel « les traitements, salaires et autres rémunérations analogues ne sont imposables que dans l'Etat sur le territoire duquel s'exerce l'activité personnelle source de ces revenus » s'applique également aux revenus perçus par les chauffeurs routiers.

En ce qui concerne le chauffeur routier navetteur exerçant son activité uniquement sur le territoire luxembourgeois, le droit d'imposition des revenus issus de cette activité revient au Grand-Duché de Luxembourg. Pour le chauffeur navetteur exerçant son activité également sur le territoire de l'Etat dont il est résident ou sur le territoire d'un

⁵ OCDE (2018), Modèle de Convention fiscale concernant le revenu et la fortune: Version abrégée 2017, Édition OCDE.

⁶ Convention entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôt sur le revenu et sur la fortune.

⁷ Convention modifiée successivement par l'Avenant du 8 septembre 1970, l'Avenant du 24 novembre 2006, l'Avenant du 3 juin 2009 et l'Avenant du 5 septembre 2014.



Etat tiers, il convient dans un premier temps de vérifier si l'exception de l'article 14 § 2 est à appliquer. Ce paragraphe contient une exception que l'on appelle souvent « règle des 183 jours ». **Si trois conditions cumulatives** sont remplies⁸ alors l'**ensemble des revenus issus de l'activité est imposable dans l'Etat de résidence**:

- le salarié séjourne dans l'autre Etat (c'est-à-dire l'Etat d'emploi ou un Etat tiers) pendant une période inférieure à un total de 183 jours sur une période de 12 mois **et ;**
- la rémunération n'est pas versée par un établissement établi dans l'Etat d'emploi **et**
- que la charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable dans l'autre Etat (Etat d'emploi).

Lorsque l'une de ces conditions n'est pas remplie alors les salaires perçus sont imposables dans l'Etat où s'exerce l'activité.

Ainsi lorsque l'activité est exercée dans plusieurs Etats et que les conditions de la règle des 183 jours ne sont pas remplies, il convient de **répartir les revenus en fonction des jours travaillés dans chaque Etat**. Les revenus issus de l'activité salariée seront imposable en France au prorata des jours travaillés en France ou dans un Etat tiers et au Luxembourg au prorata des jours y travaillés.

Cela signifie en pratique que l'employeur doit examiner dans quel(s) pays le chauffeur routier navetteur a circulé afin de déterminer quel(s) pays auront le droit d'imposer les revenus issus de cette activité. Cet examen est plus complexe qu'il n'en paraît puisque le chauffeur peut dans l'espace d'une même journée avoir circulé aussi bien au Luxembourg, en Allemagne, en France et en Belgique etc... La détermination dépend alors de la convention et des accords passés entre les différents États. Parfois la durée de présence sur le territoire est déterminante, parfois la seule présence même courte suffit. L'examen de la règle des 183 jours doit être effectué de manière individuelle pour chaque Etat concerné.⁹

⁸ Source : <https://impotsdirects.public.lu/fr/conventions/transport.html>, site visité en dernier lieu le 4 juin 2020.

⁹ Voir Frank Burmeister, „50. Einkünfte aus unselbständiger Arbeit und die 183-Tage Regelung, in Wassermeyer Doppelbesteuerung Festgabe zum 75. Geburtstag von Prof. Dr. Dr. H.C Franz Wassermeyer“ n°7.



b) Situation sous la nouvelle convention fiscale franco-luxembourgeoise de 2018.

Une nouvelle convention fiscale a été négociée et signée le 20 mars 2018 entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg. Cette convention est applicable depuis le 1^{er} janvier 2019.

Le contenu de l'article 14 de cette convention relatif à l'imposition des revenus d'emploi est resté très proche de celui de la convention précédente. Le principe de l'imposition des revenus dans l'Etat d'emploi a été maintenu (art. 14 alinéa 1). Il n'a pas non plus été intégré de disposition particulière pour les chauffeurs salariés dans le trafic international. Cela signifie que la méthode explicitée ci-dessus pour l'ancienne convention fiscale franco-luxembourgeoise reste identique.

Il n'existe pas de vide juridique concernant l'imposition des revenus des chauffeurs routiers salariés en trafic international navetteurs entre la France et le Luxembourg. En application de l'article 14 de la convention fiscale franco-luxembourgeoise les revenus d'emploi sont imposables dans l'Etat duquel l'activité est exercée. Dès lors que les conditions de la règle d'exception des 183 jours ne sont pas remplies et que le chauffeur circule dans plusieurs Etats l'imposition sera répartie entre les Etats au prorata.

La TFF 2.0 est d'avis qu'il ne s'agit pas d'un oubli mais bien d'une volonté politique.

II. Etat des lieux dans la Grande Région

Afin de comprendre les revendications de certaines associations de transport international nous allons opérer à une présentation des différentes solutions retenues pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers en trafic international par les conventions fiscales existantes dans l'espace de la Grande Région. Certaines différences majeures peuvent être constatées. Il est possible de répertorier les conventions fiscales passées au sein de la Grande Région en deux catégories : celles n'ayant pas de dispositions particulières (a) et celles contenant des règles spécifiques ou pour lesquelles un accord spécifique a été pris (b).



a) Conventions fiscales bilatérales sans mentions ou accords spécifiques

Au sein de la Grande Région dans la même lignée que la convention franco-luxembourgeoise, c'est-à-dire sans disposition spécifique relative à l'imposition des revenus des chauffeurs routiers, on peut citer la convention passée entre la France et l'Allemagne, ainsi que la convention passée entre la Belgique et l'Allemagne.

La convention fiscale signée en 1959¹⁰ entre la **France et l'Allemagne** a été modifiée successivement par les avenants de 1969, 1989, 2001 et de 2015. Si cette convention ne contient pas de disposition particulière relative à l'imposition des chauffeurs routiers, elle contient un statut de « travailleur frontalier ». Les personnes remplissant les conditions afférentes à ce statut ne paient pas leur impôt sur le revenu dans l'Etat où elles exercent leur activité (art. 13 § 1 de la convention) mais dans leur Etat de résidence (art. 13 § 5).¹¹ Ainsi pour les chauffeurs routiers concernés il conviendra dans un premier temps de vérifier s'ils remplissent les conditions pour avoir application de ce régime dérogatoire. A défaut ce sont les principes généraux posés à l'article 13 § 1 et 4 qui s'appliqueront.

La convention actuellement en vigueur entre **la Belgique et l'Allemagne** a été signée en 1967.¹² Elle ne contient pas de mention spécifique concernant l'imposition des revenus des chauffeurs routiers. Elle ne contient pas non plus de règle spécifique pour les travailleurs frontaliers.¹³ C'est l'article 15 qui règle la question de l'imposition des revenus issus de l'activité d'une profession dépendante. Le 1^{er} paragraphe de cet article reprend le principe commun selon lequel les salaires, traitements et autres rémunérations similaires sont imposables dans l'Etat où l'activité est exercée. Le 2nd paragraphe contient l'exception de la règle des 183 jours.

¹⁰ Convention signée le 21 juillet 1959 en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ainsi qu'en matière de contributions des patentes et de contributions foncières.

¹¹ Il est également possible de perdre ce statut de frontalier fiscal si la personne par ex. travaille plus de 45 jours hors de la zone frontalière. Voir accord amiable du 16 février 2006 relatif aux dispositions applicables en matière de travail temporaire et aux travailleurs frontaliers.

¹² Convention entre le Royaume de Belgique et la République fédérale d'Allemagne en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, y compris la contribution des patentes et les impôts fonciers et du protocole final, signés à Bruxelles le 11 avril 1967 (Moniteur belge du 30 juillet 1969).

¹³ Convention Additionnelle à la Convention du 11 avril 1967 entre le Royaume de Belgique et la République fédérale d'Allemagne en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, y compris la contribution des patentes et les impôts fonciers, et à son Protocole final signée à Bruxelles le 5 novembre 2002, Cette convention a supprimé le régime particulier des travailleurs frontaliers prévu au paragraphe 3,1*.



b) Conventions ou accords contenant des dispositions spécifiques à l'imposition des chauffeurs routiers

La détermination du contenu des accords étant libre, certains Etats ont opté pour des règles particulières prenant en compte la spécificité du travail des chauffeurs routiers à l'international qui par définition sont toujours en déplacement. Ainsi les conventions fiscales en vigueur entre la France et la Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg et la Belgique et le Luxembourg contiennent des règles spécifiques.

Entre la **France et la Belgique**, une convention tendant à éviter les doubles impositions a été signée en 1964.¹⁴ Le 1^{er} paragraphe de l'article 11 de la convention afférant à l'imposition des traitements, salaires et autres rémunérations analogues reprend le principe que ces rémunérations ne sont imposables que dans l'Etat contractant sur le territoire duquel l'activité source de ces revenus est exercée. Le 2nd paragraphe de l'article 11 pose un certain nombre d'exception. La deuxième phrase du point 2, b) de l'article 11 règle explicitement la situation des personnes en service sur **d'autres moyens de transport et circulant sur le territoire des deux Etats**. Dans ce cas les rémunérations issues de cette activité ne sont imposables que dans l'Etat où est situé l'établissement stable dont ces personnes dépendent. Si un établissement stable fait défaut, alors ces rémunérations sont imposables dans l'Etat contractant dont ces personnes sont résidentes.¹⁵ On voit ici que la détermination du pays compétent pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers est plus claire et moins complexe en pratique pour les entreprises.

Entre **l'Allemagne et le Luxembourg**, c'est l'art 14 de la convention fiscale de 2012¹⁶ qui règle le lieu d'imposition des revenus provenant d'activités salariés. Selon le 1^{er} paragraphe, les revenus d'activité dépendante et autres revenus analogues sont imposables dans l'Etat où la personne est résidente sauf si celle-ci exerce l'activité dans l'autre Etat. Le § 2 de cet article contient quant à lui l'exception de la règle des 183 jours.

¹⁴ Convention signée le 10 mars 1964 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur les revenus. Elle est assortie d'un protocole faisant partie intégrante de la convention. Cette convention a été modifiée ultérieurement par les avenants du 15 février 1971, du 8 février 1999, du 12 décembre 2008 et du 7 juillet 2009.

¹⁵ Voir n°110 et 120 du BOI-INT-CVB-BEL-10-30-20120912, date de publication 13/09/2012.

¹⁶ Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Berlin, le 23 avril 2012.



Suite aux problèmes d'imposition rencontrés par des chauffeurs routiers non résidents une procédure d'entente amiable¹⁷ avait été mise en place entre les autorités compétentes du Luxembourg et de l'Allemagne dès 2005. Celle-ci a été remplacée par un accord amiable du 7 septembre 2011.¹⁸ Les autorités compétentes ont également convenu que l'accord du 26 mai 2011 concernant les frontaliers est également applicable aux chauffeurs, conducteurs qui sont alors à considérer comme des frontaliers.¹⁹

Cela signifie que si le chauffeur routier qui réside en Allemagne et est employé par une entreprise au Luxembourg travaille moins de 20 jours en Allemagne ou dans un Etat tiers alors le droit d'imposition de ces revenus revient en totalité au Luxembourg. Au delà de 20 jours hors de l'Etat d'emploi voici les règles de répartition qui s'appliquent:

| Lieu d'exercice de l'activité | Imposition en Allemagne | Imposition au Luxembourg |
|--|-------------------------|--------------------------|
| Allemagne | 100 % | / |
| Luxembourg | / | 100 % |
| Etat(s) tiers | 100 % | / |
| Allemagne et Etat(s) tiers | 100 % | / |
| Luxembourg et Allemagne | 50 % | 50 % |
| Luxembourg et Etat tiers | 50 % | 50 % |
| Luxembourg et 2 Etats tiers | 66,66 % | 33,33 % |
| Luxembourg, Allemagne et Etat tiers | 66,66 % | 33,33 % |
| Luxembourg, Allemagne et 2 Etats tiers | 75 % | 25% |

Ces différentes dispositions sont reprises dans la section 3 intitulée « Chauffeurs routiers, conducteurs de train et personnel d'accompagnement » de la consultation amiable du 7 juillet 2012.²⁰

¹⁷ « Verständigungsvereinbarung » de 2005.

¹⁸ Voir également deux circulaires du directeur des contributions, L.G.-Conv. D.I. n°51 du 26 mars 2012 ainsi que L.I.R. n°137/2 du 26 mars 2012.

¹⁹ Circulaire du directeur des contributions, L.G.-Conv. D.I. n°51 du 26 mars 2012.

²⁰ Konsultationsvereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Großherzogtum Luxemburg v. 9.07.2012, modifié en dernier lieu par l'article 4 du règlement du 22.12.2014 (BGBl. I S 2392).



La convention **fiscale belgo-luxembourgeoise** a quant à elle été signée le 17 septembre 1970.²¹ C'est par un avenant du 11 décembre 2002 que des dispositions spécifiques aux chauffeurs professionnels ont été intégrées. Ces dispositions sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2005.

L'article 15 portant sur l'imposition des revenus issus de l'exercice de professions dépendantes a été modifié. La portée du paragraphe 3 a été élargie aux emplois salariés exercés à bord d'un véhicule ferroviaire ou routier, exploité en trafic international. Ce paragraphe attribue le droit d'imposition des rémunérations issues de ces activités à l'Etat où est situé le siège de la direction effective de l'entreprise. En conséquence, en dérogation aux dispositions des 1^{er} et 2nd paragraphes, les revenus de chauffeurs professionnels qui sont des résidents en Belgique, employés par une entreprise de transports établie au Grand-Duché sont intégralement imposables au Luxembourg, indépendamment du lieu d'exercice de l'activité.²²

Les dispositions spécifiques prises dans les conventions passées entre la Belgique et le Luxembourg et la Belgique et la France ont le mérite de simplifier fortement la répartition ou la détermination du pays compétent pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers navetteurs en trafic international.

Les règles retenues entre l'Allemagne et le Luxembourg sont pratiquement plus contraignantes puisque l'employeur doit répertorier les différents Etats où le chauffeur routier à circuler. C'est seulement si le chauffeur routier navetteur circule moins de 20 jours en dehors de l'Etat d'emploi qu'une réelle simplification a lieu.

III. Compatibilité des solutions retenues face au modèle OCDE ou l'étendue de la souveraineté des Etats

L'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) a élaboré un modèle de convention fiscale, ce modèle à évolué pour s'adapter aux changements de nos sociétés. Le dernier modèle publié par l'OCDE date du 21

²¹ Convention entre le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le Protocole final y relatif, signés à Luxembourg, le 17 septembre 1970.

²² Circulaire du directeur des contributions, L.G.-Conv. D.I. n°55 du 17 janvier 2005.



novembre 2017.²³ Les Etats membres ont retenu différentes solutions pour déterminer le pays compétent pour imposer les revenus issus de l'activité des chauffeurs routiers navetteurs. Ces solutions sont-elles compatibles avec le modèle de convention de l'OCDE ?

a) Le Modèle de convention fiscale OCDE

Le modèle élaboré par l'OCDE n'a pas de caractère obligatoire, il s'agit plutôt d'un modèle de référence destiné à aider les Etats qui désirent conclure des conventions fiscales.

L'article 15 du modèle de l'OCDE concerne la détermination du pays compétent pour les revenus d'emploi. Cet article contient trois paragraphes :

- le premier pose le principe général que les revenus sont imposables dans l'Etat où l'emploi est exercé. On a retrouvé ce principe dans l'ensemble des conventions fiscales passées dans l'espace de la Grande Région.
- le second contient l'exception de la règle des 183 jours, règle reprise également dans l'ensemble des conventions citées.
- le troisième pose des règles spécifiques pour les rémunérations reçues dans le cadre d'un emploi salarié en tant que membre d'équipage d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic international. Ces rémunérations ne sont imposables que dans l'Etat d'emploi.

Il est possible de se demander s'il n'y a pas une ressemblance entre le trafic en international des navires et aéronefs et celui des chauffeurs routiers qui justifierait l'application de cette règle. Mais c'est volontairement que le modèle de convention ne les a pas cités. Le commentaire de l'article 15 de M. Burmeister dans Wassermeyer précise que « l'imposition des revenus des salariés travaillant à bord de camions et de trains entre plusieurs Etats n'a pas fait l'objet de dispositions particulières, car il est préférable que les problèmes résultant de conditions locales soient résolus directement par les Etats intéressés ». ²⁴ De même d'autres commentaires insistent sur le fait que les règles prises pour les navires et aéronefs ne sont pas transférables à la situation des chauffeurs routiers. ²⁵

²³ Voir OCDE (2018), *Modèle de Convention fiscale concernant le revenu et la fortune: Version abrégée 2017*, Editions OCDE.

²⁴ Commentaire sur l'article 15, n°10, OCDE (2018), *Modèle de Convention fiscale concernant le revenu et la fortune: Version abrégée 2017*, Édition OCDE.

²⁵ Voir Frank Burmeister, 50. Einkünfte aus unselbständiger Arbeit und die 183-Tage Regelung, in Wassermeyer *Doppelbesteuerung Festgabe zum 75. Geburtstag von Prof. Dr. Dr. H.C Franz Wassermeyer* n°14.



Cela montre que les Etats ne voulaient pas que l'imposition des revenus par l'Etat d'emploi soit la règle pour les revenus des chauffeurs routiers en trafic international. Les Etats sont libres de retenir la solution qui leur semble la plus adéquate. Ce libre choix peut-il être limité par le fait qu'un Etat devrait toujours retenir la même solution afin de ne pas créer de discrimination ?

b) Libre choix des Etats

Cette question a été posée en Belgique et la Cour constitutionnelle y a répondu dans un arrêt du 29 novembre 2018²⁶. Dans cette affaire, un chauffeur routier international s'offusquait des différences entre les conventions fiscales passées par la Belgique avec la Suisse et le Luxembourg. Il s'offusquait également de la différence de traitement entre les revenus des chauffeurs routiers et conducteurs de train à l'international et les revenus issus d'activité internationale liés à la mer ou à l'air. En décidant que la différence de traitement s'explique à travers l'exercice par les Etats de leur faculté de contracter des engagements internationaux, la Cour rappelle la liberté des Etats membres à déterminer le lieu d'imposition. Un même Etat est libre de conclure des conventions fiscales au contenu différent. Ces différences de contenu ne peuvent à elles seules justifier une discrimination.

Il n'existe à ce jour pas de recommandation précise pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers à l'international. C'est volontairement qu'il a été confié aux Etats de choisir librement et sans limite les règles qu'ils désirent appliquer.

²⁶ Arrêt de la Cour Constitutionnelle de Belgique, du 29 novembre 2018, n°163/2018.



IV. Conclusion

- Il n'existe pas de vide juridique concernant l'imposition des revenus des chauffeurs routiers salariés en trafic international navetteurs entre la France et le Luxembourg. En application de l'article 14 de la convention fiscale franco-luxembourgeoise les revenus d'emploi sont imposables dans l'Etat où l'activité est exercée. Dès lors que les conditions de la règle d'exception des 183 jours ne sont pas remplies et que le chauffeur circule dans plusieurs Etats l'imposition sera répartie entre les Etats au prorata.
La TFF 2.0 est d'avis qu'il ne s'agit pas d'un oubli mais bien d'une volonté politique.
- Les dispositions spécifiques prises dans les conventions passées entre la Belgique et le Luxembourg et la Belgique et la France ont le mérite de simplifier fortement la répartition ou la détermination du pays compétent pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers navetteurs en trafic international.
- Il n'existe à ce jour pas de recommandation précise pour l'imposition des revenus des chauffeurs routiers à l'international. C'est volontairement qu'il a été confié aux Etats de choisir librement et sans limite les règles qu'ils désirent appliquer.



Clause de non responsabilité

La clause de non responsabilité s'applique à l'ensemble des informations contenues dans cet ouvrage. Les informations ont été soigneusement collectées et traduites, cependant des erreurs ne peuvent être exclues.

Droit d'auteur : © Task Force Frontaliers 2.0, Août 2020

Tout droit de reproduction de l'œuvre, incluant toutes ses parties, est réservé. Toute utilisation en dehors des limites étroites de la loi relative aux droits d'auteur est interdite sans autorisation préalable de la Task Force Frontaliers de la Grande Région 2.0.

Task Force Frontaliers 2.0 Août 2020

Auteures:

Céline Laforsch / Alfonsine Camiolo

Ministère de l'Economie, du Travail, de l'Energie et du Transport
de la Sarre

Task Force Frontaliers 2.0
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken

taskforce.grenzgaenger@wirtschaft.saarland.de
www.tf-frontaliers.eu

