

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Tombé

AMENDEMENT

N° I-CF1072

présenté par

Mme Lacroute, M. Parigi, M. Abad, M. Leclerc, M. Bony, M. Masson, M. Descoeur, M. Rolland et
M. Vialay

ARTICLE 19

- I. - Supprimer les alinéas 3 et 4.
- II. - Supprimer les alinéas 28 à 33.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) dont les tarifs sont fixés à l'article 265 du code des douanes frappe les produits pétroliers utilisés comme carburants ou combustibles.

Le gazole non routier (GNR) est un carburant dont la composition se rapproche du fioul et du gazole et qui est utilisé pour le fonctionnement des moteurs qui ne sont pas utilisés pour la propulsion des véhicules sur les routes (tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les outillages industriels).

Actuellement, le GNR est désigné par le tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes sous la mention « gazole sous condition d'emploi » (indice 20) et bénéficie ainsi du tarif de TICPE réduit afférent à l'indice 20 (18,82 euros/hl en 2018) tandis que les « autres » gazoles sont assujettis au tarif nettement plus élevé fixé pour l'indice 22 de ce même tableau (59,40 euros/hl en 2018).

-

Dans son dispositif, l'article 19 du PLF (alinéas 1 à 4) prévoit cependant la modification de la 33ème ligne du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes correspondant à l'indice 20.

La mention « sous condition d'emploi » est remplacée par celle « destiné à être utilisé comme carburant par les personnes mentionnées au A du II de l'article 32 de la loi n°2013 de finance pour 2014 ».

La modification envisagée par les alinéas 3 à 4 de l'article 19 du PLF a pour objet de restreindre l'application du tarif réduit afférent à l'indice 20 uniquement au gazole destiné à être utilisé par les personnes visées par le renvoi, lesquelles relèvent exclusivement du secteur agricole.

En conséquence, les GNR « autres » que ceux destinés au secteur agricole se verront donc appliquer, à compter du 1er janvier 2019, l'indice 22 en lieu et place de l'indice 20. La fiscalité des GNR se voit donc alignée sur celle des autres gazoles, à l'exception des GNR destinés à l'usage du secteur agricole.

La différence de tarifs pour la période de 2019 à 2022 telle qu'elle découle de l'article 265 du code des douanes et des modifications apportées par l'article 19 du PLF sera la suivante :

Produits	Indice	Tarif par hl pour 2019	tarif par hl
Gazole destiné à l'usage du secteur agricole	20	18,82	11,34
Autre gazoles	22	64,76	70,12

En outre, si le gazole destiné au secteur ferroviaire est assujéti à l'instar des GNR autres qu'agricole au tarif afférent à l'indice 22 relatif à tous les autres gazoles, l'article 19 du PLF prévoit cependant un mécanisme de remboursement partiel de la TCIFE favorable aux entreprises du secteur ferroviaire.

L'article 19 du PLF tend donc à la suppression de ce régime fiscal favorable accordé aux GNR, à l'exception du secteur agricole et du secteur ferroviaire.

Exception faite du secteur agricole et ferroviaire, les modifications apportées par l'article 19 du PLF vont confronter l'ensemble des GNR à une hausse inédite et brutale de la TICPE qui ne sera pas sans incidence sur l'économie des entreprises.

Les industries de carrières et matériaux de construction seront ainsi touchées frontalement par la suppression du régime fiscal des GNR (indice 20).

Le gazole utilisé répondra désormais de l'indice 22 du tableau relatif aux « autres » gazoles.

Pour l'année 2019, les dispositions de l'article 265 du code des douanes encore en vigueur prévoyaient un tarif de TCIFE de 21,28 euros/hl au titre de l'indice 20. Les modifications envisagées par l'article 19 du PLF conduiront le même carburant à un tarif de TICPE de 64,76 au titre de l'indice 22.

L'UNICEM fait valoir que le triplement de la TICPE en l'espace de trois mois contre toute attente est contraire au principe de sécurité juridique et constitue un revirement de la parole publique puisque l'évolution de la TICPE fait, dans le cadre de l'article 265 du code des douanes, l'objet d'une programmation pluriannuelle.

Le coût minimal direct de 10 millions d'euros qu'induit cette hausse sera très brutal pour un secteur composé à 80% de PME et TPE.

En conséquence, les entreprises du secteur n'auront évidemment pas d'ici le 1er janvier le temps ni la possibilité de provisionner, d'ajuster leurs processus, ni même leur politique commerciale et leurs grilles tarifaires. La plupart d'entre elles seront, dans un premier temps, tenues par des engagements contractuels antérieurs, et verront leur équilibre économique mis en péril par cette envolée de leurs coûts.

Puis, à brève échéance, ces coûts pour un secteur situé à l'amont des filières du bâtiment d'une part, et des travaux publics d'autre part, seront inmanquablement répercutés sur la formation des prix, et ce jusqu'au consommateur final, qui est bien souvent une collectivité locale – et donc, le contribuable.

Les alinéas 3 à 4 et 28 à 33 de l'article 29 du PLF doivent donc être supprimés.