

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 décembre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2493)

(Seconde délibération)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 2

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE 16

I. – À l’alinéa 1, substituer à la date :

« 1^{er} janvier 2021 »

la date :

« 1^{er} juillet 2020 »

II. – En conséquence, à l’alinéa 87, substituer à la date :

« 1^{er} janvier 2024 »

la date :

« 1^{er} janvier 2021 ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 92, substituer à la date :

« 1^{er} janvier 2027 »

la date :

« 1^{er} janvier 2022 »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Gouvernement a demandé une nouvelle délibération de l'article 16 du projet de loi de finances. Il souhaite revenir sur la mesure, adoptée par l'Assemblée nationale, d'étalement sur sept ans contre trois de la suppression du tarif réduit des carburants sous condition d'emploi. Selon la trajectoire proposée par l'amendement 495, la suppression du tarif réduit s'échelonnerait en effet entre 2021 et 2027 au lieu de la trajectoire sur trois ans prévue par le Gouvernement (de 2020 à 2022).

Cette modification remettrait profondément en cause l'équilibre de la mesure à laquelle le Gouvernement travaille depuis 2018 et qui a fait l'objet de concertations approfondies avec l'ensemble des secteurs économiques concernés.

En premier lieu, la trajectoire de suppression du tarif réduit que propose le Gouvernement est progressive et équilibrée et donne lieu à un accompagnement dédié pour chacun des secteurs concernés.

Concernant la quinzaine de secteurs économiques concernés, l'évaluation des effets du tarif réduit conduit à des résultats contrastés :

- pour la plupart des secteurs concernés, l'impact est négligeable (inférieur à 0,1 % du chiffre d'affaires) et présente un coût total de 200 M€ ;
- s'agissant des secteurs agricole, des transports ferroviaires et fluviaux, de la manutention portuaire et de l'extraction de minéraux industriels, le tarif réduit soutient la production nationale sur les marchés mondiaux et est pleinement justifié ;
- pour d'autres secteurs, en particulier le BTP, le tarif réduit n'est pas justifié, présente un coût élevé et peut être répercuté dans les prix de vente.

En deuxième lieu, cette réforme est cohérente avec le travail engagé par le Gouvernement d'évaluation de l'efficacité des dépenses fiscales sur le plan économique et environnemental. La suppression progressive du tarif réduit de 18,82 c€/L pour le gazole non routier s'inscrit dans cette démarche puisqu'il s'agit d'une dépense fiscale qui ne se justifie ni sur le plan de son efficacité économique ni sur le plan environnemental.

En troisième lieu, le texte proposé par le Gouvernement prévoit déjà de nombreux dispositifs d'accompagnement destinés à faciliter la transition : entrée en vigueur décalée de 6 mois et progressive sur trois années, répercussion de plein droit sur le prix des contrats en cours, extension du FCTVA à de nouveaux travaux, doublement des taux d'avances pour les PME dans le cadre des marchés publics.

De plus, la révision de cette trajectoire ne serait pas compatible avec la trajectoire des finances publiques et remettrait en cause, en particulier, le financement des baisses d'impôts pour les contribuables les plus modestes.

Enfin, la mesure proposée par le Gouvernement apporte des simplifications reconnues par les secteurs économiques concernés, dont il n'est pas souhaitable de reporter l'entrée en vigueur.

Elle permet ainsi de simplifier la mise en œuvre de la fiscalité en étendant l'application des tarifs réduits de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) directement dans le prix d'achat des produits, et non plus par remboursement de taxe. Cinq secteurs en bénéficieront : l'agriculture, le ferroviaire, le fluvial, les industries extractives exposées à la concurrence internationale et la manutention portuaire.

En particulier, pour le secteur agricole, la substitution en 2022 de la procédure de remboursement au bénéfice du tarif réduit applicable directement allègera les charges administratives de la profession et mettra fin, de manière pérenne, aux avances de trésorerie consenties par le secteur (270 M€ par an).

Dès lors, un report ou un étalement supplémentaire de cette mesure n'est ni souhaitable ni nécessaire et serait de nature à différer significativement les simplifications et gains de trésorerie induits pour le secteur agricole.