

Suppression annoncée des tarifs réduits de TICPE

Une mesure inacceptable pour la compétitivité logistique française !

Lors des Assises des Finances publiques du 20 juin 2023, le ministre de l'Economie a annoncé vouloir inscrire dans le projet de loi de Finances 2024 une suppression progressive des tarifs réduits de TICPE d'ici 2030 « *en accompagnant les professions avec des mesures de compensation pour les aider à opérer leur transition.* »

L'Union TLF :

- rappelle que **la fiscalité française sur le gazole professionnel est d'ores et déjà l'une des plus élevées d'Europe**. Avec la suppression des tarifs réduits, **la France deviendrait le pays à la fiscalité la plus lourde d'Europe** ;
- signale que la suppression du tarif réduit de TICPE conduirait à une hausse de la fiscalité sur le carburant professionnel de 33 % et **aggraverait sévèrement le déficit de compétitivité-prix des transporteurs français** ;
- affirme sa **franche opposition à toute évolution de la TICPE qui ne serait pas envisagée dans le cadre d'une harmonisation fiscale européenne**.

1° La fiscalité française sur le gazole professionnel est d'ores et déjà l'une des plus élevées d'Europe !

- **La France fait partie des 4 pays qui taxent le plus les usages commerciaux du gazole** ¹

Dans son panorama des fiscalités européennes appliquées au gazole, publié en avril dernier, le Comité national routier (CNR) pointe que nous sommes déjà l'un des pays qui impose le plus le gazole professionnel ; avec un droit d'accises, après remboursement partiel, de 45,19 €/hl. Seuls la Finlande, l'Allemagne et l'Autriche affichent une fiscalité comparable.

La moyenne et la médiane communautaires sont pour leur part à 38 €/hl environ, soit 7,28 €/hl de moins que le taux français (-19 %).

Neuf pays, dont l'Espagne et la Pologne, appliquent un taux au plancher communautaire (33 €/hl), voire inférieur. Le Portugal applique un taux de seulement 16,3 €/hl.

- **Sans le remboursement partiel, la France deviendrait le pays à la fiscalité la plus lourde d'Europe !**

Supprimer les 15,70 €/hl de remboursement partiel impliquerait une hausse fiscale de 35 %. Le taux français atteindrait 60,89 €/hl, soit 61 % de plus que la moyenne communautaire ! L'imposition

¹ Voir CNR. « *Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe* ». Avril 2023.



française serait alors supérieure de 84 % à celle de l'Espagne ; de plus de 63 % à celles de la Belgique et de l'Italie ; et de 29 % à celle de l'Allemagne.

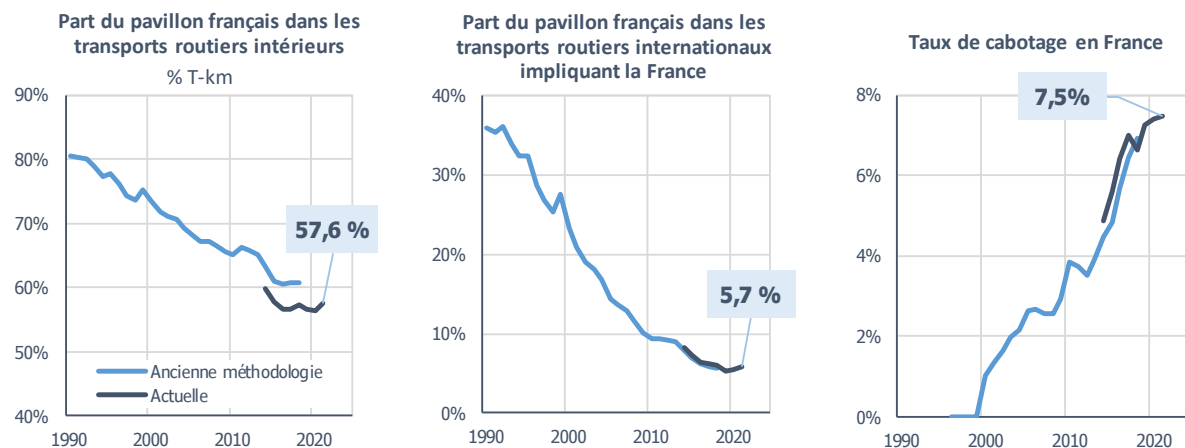
2° La suppression du remboursement partiel de la TICPE aggraverait sévèrement le déficit de compétitivité-prix des transporteurs français

- **Renoncer au remboursement partiel de TICPE mettrait définitivement hors-jeu le pavillon français sur les transports internationaux ; les chargeurs seront plus que jamais encouragés à recourir au cabotage**

Le déficit de compétitivité du pavillon français s'explique par l'empilement de surcharges relativement aux autres pavillons, en tête desquels figurent le coût du travail et le prix élevé des carburants. Les camions étrangers entrant en France exploitent les écarts de prix transnationaux. La capacité des réservoirs leur permet de traverser les pays à la fiscalité élevée sans avoir à y faire le plein².

Suivant les données du ministère des Transports, les pavillons étrangers représentent déjà 42 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français. La France est le 2^e pays européen, après l'Allemagne, ayant le taux de cabotage le plus élevé (7,5 %) ; et ce malgré le fait qu'elle ne partage aucune frontière avec la Pologne, pays de loin le plus caboteur en France et en Europe.

La suppression du taux réduit de TICPE alourdirait le coût d'exploitation des transporteurs français d'environ 3 %, ce qui creuserait d'autant leur compétitivité-prix relativement aux pavillons étrangers qui s'approvisionnent hors de France³.



Source : Ministère des Transports, SDES, Bilan annuel des Transports 2021

- **Les marges des transporteurs français sont déjà particulièrement basses**

Suivant les données de référence Insee-Esane, le résultat courant avant impôt des entreprises françaises de transport routier de marchandises ne s'établit qu'à 2,1 % de leur chiffre d'affaires. Pour comparaison, ce ratio est plus de deux fois inférieur à la moyenne des secteurs d'activité marchands (4,4 %).

Cette marge apparaît également particulièrement faible comparée à celles des autres pavillons européens. Suivant les données d'Eurostat, c'est en France que les marges des entreprises du TRM sont les plus faibles de l'Union européenne, avec une marge d'exploitation (EBE/CA) de seulement 4,5 %, contre une moyenne communautaire de 11,4 %.

- **La suppression des tarifs réduits de TICPE reviendrait à comprimer davantage les marges du secteur, voire à les supprimer complètement en cas de non-réperçution**

La valeur du résultat courant avant impôt du secteur TRM équivaut au remboursement annuel de TICPE. Aussi, la suppression du taux réduit, si elle n'était pas répercutée sur les prix de vente (en

² Voir CNR. « Comparatif européen des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds en 2022 ». Mars 2023.

³ Voir section « Chiffrages » en fin de document.

vue de préserver la compétitivité), reviendrait à éteindre le résidu de marges dont bénéficie encore le secteur ; lequel est nécessaire pour engager sa transition énergétique⁴.

Inacceptable en l'état, car fortement préjudiciable à la compétitivité du transport et de la logistique française, **le retrait du remboursement partiel de TICPE ne peut être envisagée que dans le cadre d'une harmonisation fiscale européenne.**

⁴ Ibid « Chiffrages ».

Annexes

Révéle des taux de TICPE en Europe par le CNR

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage non-commercial" (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (en €/hl)	Classement des pays sur le gazole commercial
Finlande*	59,48		59,48	1
Autriche	48,70		48,70	2
Allemagne	47,04		47,04	3
France	60,89	15,70	45,19	4
Danemark	43,70		43,70	5
Irlande	42,55		42,55	6
Pays-Bas	41,75		41,75	7
Luxembourg	41,65		41,65	8
Lettonie	41,40		41,40	9
Chypre*	41,07		41,07	10
Grèce	41,00		41,00	11
Belgique	45,40	8,20	37,20	12
Estonie	37,20		37,20	12
Lituanie	37,20		37,20	12
Slovaquie	36,80		36,80	15
Italie	36,74		36,74	16
Roumanie	35,07		35,07	17
République tchèque	34,57		34,57	18
Bulgarie	33,03		33,03	19
Croatie	35,48	2,48	33,00	20
Espagne	37,90	4,90	33,00	20
Malte	33,00		33,00	20
Slovénie	33,00		33,00	23
Pologne	24,12		24,12	24
Hongrie	23,91	0,98	22,93	25
Suède	22,56		22,56	26
Portugal	33,30	17,00	16,30	27
Amplitude	38,33		43,18	
Moyenne	38,83		37,01	

CNR, « Droits d'accises, mécanismes de remboursements partiels et mesures conjoncturelles sur les droits d'accises en Europe ». Avril 2023.

Chiffrages

- **Impact de la suppression du taux réduit de TICPE sur les prix des transporteurs français**

Toutes choses égales par ailleurs, l'impact d'une suppression du taux réduit de TICPE sur le prix des transports dépend du coût du gazole (1,4 €/L HT en mai 2023) et de son poids dans les charges (27 % en décembre 2022, selon le CNR). Le coût du gazole et son poids dans les charges sont positivement et fortement corrélés. Pour un coût d'achat à la pompe de 1,4 €/L HT, le remboursement partiel de TICPE engendre une réduction de ce coût de 11 %. A ce niveau de coût, le poids du gazole dans les charges des transports approche 26 %. Dès lors, le retrait du remboursement partiel provoquerait, toutes choses égales par ailleurs, une hausse du coût d'exploitation d'environ 3 %. Les transporteurs devraient augmenter leurs prix d'autant pour préserver leurs marges.

- **Impact de la suppression du taux réduit de TICPE sur les marges en cas de non-réperçusion**

Le résultat courant avant impôt du transport routier de fret et des services de déménagement s'est élevé en 2020 à 1,04 Md€ (Insee-Esane, groupe 49.4 de la NAF). La même année, 1,5 Md€ ont été remboursés aux transporteurs au titre du taux réduit de TICPE (PLF 2022). Après déduction des remboursements au bénéfice des transporteurs français en compte propre et des transporteurs étrangers, nous estimons à 955 M€ le remboursement perçu par les entreprises françaises du transport routier de marchandises⁵. En l'absence de ce remboursement et hors réperçusion sur les prix, le résultat courant avant impôt disparaîtrait donc.

⁵ Nous réalisons la déduction des entreprises étrangères en nous appuyant sur leur poids dans la consommation annuelle de gazole des véhicules lourds en France, communiqué dans le Bilan annuel des transports 2020 du SDES. Au sein du pavillon français, nous distinguons le poids relatif du compte propre et du compte d'autrui en nous appuyant sur les tonnes-kilomètres respectives, communiquées par le SDES dans son Bilan annuel de 2020.