



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

produits pétroliers

Question écrite n° 82145

Texte de la question

M. Pascal Terrasse appelle l'attention de M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'État sur les limites du dispositif fiscal destinées à atténuer les effets de la hausse du carburant. Si celui-ci est tout à fait nécessaire, notamment pour pallier l'absence d'un système de TIPP flottante, il semble étonnant qu'il ne concerne pas toutes les professions, mais se limite au seul mode de transport routier. Par conséquent, la profession fluviale peut, à juste titre, s'insurger contre une législation inéquitable. Il lui demande donc les mesures qu'il compte prendre pour atténuer ces distorsions de traitement, dont l'explication par la différence des capacités de nuisances entre les deux modes concernés apparaît nettement insuffisante.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient des difficultés rencontrées par les professionnels du transport fluvial du fait de l'augmentation des cours du pétrole. Dans une situation de hausse durable des prix des carburants, le Gouvernement a souhaité mettre en oeuvre des mesures compensatoires ciblées, en lieu et place d'une baisse générale de la fiscalité sur les produits pétroliers, peu envisageable dans un contexte budgétaire contraint. En particulier, il a été décidé de ne pas rétablir un dispositif de type TIPP flottante, car celui-ci s'est avéré à la fois coûteux et inefficace. En effet, une baisse de TIPP de 1 centime d'euro par litre sur les grands produits entraîne une baisse des recettes de l'ordre de 60 millions d'euros par mois. Ainsi, le dispositif mis en place en 2000 a représenté un coût pour le budget de l'État de 2,7 milliards d'euros pour la période comprise entre le 1er octobre 2000 et le 21 juillet 2002. Or les effets de la TIPP flottante, limités à 2 centimes d'euro par litre, ont été peu perceptibles par le consommateur en raison d'une variation des prix à la pompe de 15 centimes durant cette même période et d'un écart moyen de 10 centimes entre les réseaux de distribution. Enfin, la réintroduction d'une TIPP flottante fragiliserait la recette d'un impôt désormais partagé avec les collectivités locales et qui est destiné, pour une part substantielle, à financer le revenu minimum d'insertion. Dès lors, des mesures compensatoires ont été adoptées par le Parlement en faveur de certains professionnels, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2005. Cependant, la fiscalité des produits pétroliers et la mise en oeuvre d'exonérations ou de taux réduits d'accise demeurent strictement encadrées par la réglementation communautaire. En effet, la directive européenne « énergie » n° 2003/96/CE du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques, prévoit aux articles 5 et 7 la possibilité pour les États membres de mettre en oeuvre des taux de taxation différenciés au profit de certains secteurs d'activité comme les transports routiers de marchandises, les transports publics locaux de passagers, la collecte des déchets ou encore les usages agricoles. De ce fait, en l'état actuel du droit communautaire, le Gouvernement n'est pas en mesure d'accorder un remboursement de TIPP au bénéfice d'autres professions. S'agissant toutefois du cas des professionnels du transport fluvial, il convient de rappeler que ceux-ci ont d'ores et déjà la possibilité d'utiliser le fioul domestique, dont la taxation est particulièrement faible (5,66 euros l'hectolitre, contre 41,69 euros hectolitre pour le gazole) et dont peu de professions bénéficient. D'autres dispositifs contribuent en outre à alléger les charges des entreprises de transport fluvial. Ainsi, en matière de taxe professionnelle, les entreprises disposant pour les besoins de leur activité professionnelle de bateaux de transport de marchandises

et de passagers affectés à la navigation intérieure bénéficient, à compter des impositions établies au titre de 2005, d'un dégrèvement de leur cotisation de taxe professionnelle dont le montant est fixé par les dispositions de l'article 1647 C du code général des impôts, modifié par l'article 6 de la loi de finances rectificative. Pour 2005, cet article ouvre droit, à compter de 2005, pour ces entreprises à un dégrèvement de 700 euros pour les bateaux de moins de 400 tonnes, ainsi que pour les bateaux pousseurs ou remorqueurs dont la puissance est inférieure à 350 kilowatts. Le montant du dégrèvement est porté à 2 euros pour chaque tonne ou pour chaque kilowatt pour les bateaux d'au moins 400 tonnes et pour les pousseurs et remorqueurs dont la puissance est égale ou supérieure à 350 kilowatts.

Données clés

Auteur : [M. Pascal Terrasse](#)

Circonscription : Ardèche (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82145

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : budget et réforme de l'Etat

Ministère attributaire : budget et réforme de l'Etat

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 décembre 2005, page 11907

Réponse publiée le : 26 septembre 2006, page 10072