



La fiscalité des produits pétroliers dans la loi de finances pour 2003 et la loi de finances rectificative pour 2002

(DGEMP-DIREM, mars 2003).

Mesures de simplification (Loi de finances initiale pour 2003)

Mesures d'aménagement ou de prorogation de dispositions antérieures (Loi de finances rectificative pour 2002)

Les éléments de cadrage macroéconomiques

Les mesures relatives à la fiscalité des produits pétroliers inscrites en loi de finances pour 2003 et en loi de finances rectificative pour 2002 visent, soit à **simplifier la fiscalité pétrolière**, soit à **aménager (ou proroger) des dispositions antérieures**.

■ Mesures de simplification (Loi de finances initiale pour 2003)

- **Suppression de la taxe parafiscale en faveur de l'Institut Français du Pétrole**

La loi n°2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, dans le souci d'améliorer la transparence du système de prélèvements publics, prévoit que les taxes parafiscales doivent être supprimées le 31 décembre 2003 au plus tard. En conséquence, la taxe parafiscale perçue en faveur de l'Institut Français du Pétrole a été supprimée à compter du 1^{er} janvier 2003, les tarifs de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) étant majorés à due concurrence. Globalement, la pression fiscale est donc restée la même. A compter du 1^{er} janvier 2003, la seule accise grevant les produits pétroliers est donc la TIPP.

- **Mise en place d'un taux unique de taxation sur les fiouls lourds quelle que soit la teneur en soufre**

Cette mesure résulte de l'évolution de la réglementation européenne en matière d'environnement. En effet, à compter du 1^{er} janvier 2003, le fioul d'une teneur en soufre inférieure à 1 % devient la norme au niveau communautaire. Ainsi, dans l'Union européenne, le fioul lourd d'une teneur en soufre supérieure à 1 % ne pourra être utilisé en combustion que dans des installations classées pour la protection de l'environnement respectant des plafonds d'émission de dioxyde de soufre également définis au niveau communautaire et dépendant de la puissance des installations (directive 1999/32/CE du conseil du 26 avril 1999 sur la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE ; directive 2001/80 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2001 relative aux grandes installations de combustion). Ainsi, les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de fiouls lourds d'une teneur en soufre supérieure à 1 % devront être égales ou inférieures à celles qui résulteraient de la combustion d'un fioul lourd dont la teneur en soufre est inférieure à 1 % ou inférieures à la valeur limite fixée par la directive 2001/80. La différenciation de la fiscalité des fiouls lourds en fonction de leur teneur en soufre n'avait donc plus de raison d'être. Tous les fiouls lourds sont donc désormais taxés sur une position tarifaire unique à hauteur de 18,50 €/tonne.

■ Mesures d'aménagement ou de prorogation de dispositions antérieures (Loi de finances rectificative pour 2002)

- **Extension de l'exonération de TIPP pour les combustibles utilisés en cogénération**

Jusqu'à présent seules certaines huiles minérales (le gaz de raffinerie et le fioul lourd) ainsi que le gaz naturel utilisés dans des installations de cogénération, étaient exonérés pendant cinq années de taxe intérieure

La loi de Finances pour 2003 étend à toutes les huiles minérales le bénéfice de cette mesure. En outre, pour les fiouls lourds dont la teneur en soufre est supérieure à 1 %, la durée de l'exonération est portée à dix années.

- **Crédit d'impôt pour l'acquisition d'un véhicule fonctionnant au moyen**

d'énergies moins polluantes

Le collectif budgétaire d'automne de l'année 2000 avait mis en place jusqu'au 31 décembre 2002 un crédit d'impôt de 1525 • pour l'acquisition ou la location longue durée (crédit bail ou location d'au moins deux ans) de véhicules fonctionnant exclusivement ou non au gaz de pétrole liquéfié (GPL-c) ou combinant énergie électrique et motorisation essence ou gazole.

La loi de finances pour 2002, avait étendu le champ d'application de cette mesure à l'acquisition de véhicules fonctionnant exclusivement ou non au moyen du gaz naturel véhicules (GNV) et aux dépenses de transformation, effectuées entre le 1^{er} novembre 2001 et le 31 décembre 2002, des véhicules de moins de trois ans à motorisation essence afin qu'ils fonctionnent au GPL-c. En outre ce crédit d'impôt avait été majoré de 50 % (2 300 •) lorsque l'acquisition ou la location d'un véhicule neuf s'accompagnait de la mise au rebut d'une voiture particulière mise en circulation avant le 1^{er} janvier 1992.

La loi de finances pour 2003, prolonge la mesure jusqu'au 31 décembre 2005.

- ***amortissement accéléré***

Les véhicules neufs fonctionnant exclusivement ou non au moyen de l'énergie électrique, du GNV et du GPL-c peuvent faire l'objet d'un amortissement accéléré sur douze mois à compter de la date de première mise en circulation. Il en va de même pour les installations de compression et de distribution de GNV et de GPL-c et de charge des véhicules électriques à compter de la mise en service de l'installation.

La loi de finances pour 2003 prolonge cette mesure jusqu'au 1^{er} janvier 2006.

■ **Biocarburants**

La décision du Conseil de l'Union Européenne du 25 mars 2002, autorisant la France à appliquer un taux différencié de TIPP sur les biocarburants imposait une modification du régime fiscal existant. La loi de finances rectificative pour 2002 transpose en droit français cette décision.

D'une part, les agréments des unités de production doivent être délivrés avant le 31 décembre 2003. D'une durée maximale de six ans, ils sont non renouvelables. D'autre part, les montants de défiscalisation ne doivent pas conduire à surcompenser les coûts additionnels liés à la production de biocarburants.

Pour l'année 2003, ceux-ci ont donc été ramenés à :

- 35 •/hl pour les esters méthyliques d'huile végétale incorporés au gazole et au fioul domestique ;
- 38 •/hl pour le contenu en alcool des dérivés de l'alcool éthylique incorporés aux essences.

■ **Références juridiques :**

- **La loi de finances pour 2003** n° 2002-1575 du 30 décembre 2002 ;
- **La loi de finances rectificative pour 2002** n° 2002-1576 du 30 décembre 2002 ;
- **Le bulletin officiel des douanes** définissant les modalités pratiques de mise en place du remboursement de TIPP en faveur du secteur du transport en commun de voyageurs ;
- **Le bulletin officiel des impôts** sur le crédit d'impôt sur le revenu pour l'acquisition ou la location de véhicules neufs fonctionnant au moyen d'énergies peu polluantes.

Pour compléter votre information, consulter :

- La fiscalité en vigueur au 1^{er} janvier 2003

• **Eléments de cadrage macroéconomique :**

	2001	2002	2003
PIB total (en Md•)	1 464	1 507	1 566
Evolution en volume (%)	1,8	1,2	2,5
Variation des prix à la consommation (%)			
- moyenne annuelle	1,7	1,8	1,6
- moyenne annuelle hors tabac	1,6	1,7	1,5
Brent daté en \$/bbl	24,4	25,0	25,0 (*)

(*) Prévission Direction de la Prévission

Evaluation des recettes :

En millions d'•	Résultats 2001	Evaluations Révisées pour 2002	Evaluation 2003
Recettes nettes totales du budget général	232,49	228,17	231,05
dont TIPP	23,41	24,35	25,8

Fiscalité comparée des carburants

Produit	TIPP en •/hl (en •/m3 pour le GNV et en •/t pour le GPL-c)	PCI en GJ/hl (en GJ/m3 pour le GNV et en GJ/t pour le GPL-c)	Fiscalité en •/GJ
supercarburant	63,96	3,202	19,98
super sans plomb	58,92	3,202	18,40
gazole	39,19	3,535	11,09
Fioul domestique	5,66	3,535	1,60
Emulsion d'eau dans le gazole (carburant)	24,54	2,129	11,53
GPL-c	107,60	45,828	2,35
GNV	0,08	0,038	2,35

haut © Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, 04/04/2002