

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**MODULATION DES FRACTIONS DE TARIF DE LA TAXE INTERIEURE DE
CONSOMMATION SUR LES PRODUITS D'ENERGIE (TICPE) APPLICABLE
AUX CARBURANTS POUR L'ANNEE 2015.**

La loi de Finances 2005 a attribué aux régions une **fraction de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques** (T.I.C.P.E., ex T.I.P.P.) afin de financer le **coût des transferts** de compétence intervenus dans le cadre de l'acte 2 de la décentralisation et prévus dans le cadre de la loi du 13 août 2004.

Depuis 2007, les Régions se sont vu concéder, en outre, la **possibilité de moduler ces fractions de tarifs** dans des limites strictement définies. Enfin, une nouvelle faculté de modulation, également très limitée, a été ouverte en 2011 mais uniquement pour financer des projets d'investissement spécifiquement définis dans le cadre du grenelle de l'environnement : infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluvial.

Cette nouvelle recette fiscale qui a ainsi été attribuée aux régions apparaît inadaptée et insuffisante pour compenser le dynamisme des charges qu'elle est censée compenser. En effet, avec la baisse tendancielle des consommations de carburants liée à la modernisation du parc automobile et à la prise en compte des objectifs de développement durable avec notamment les efforts faits en faveur des transports en commun, le rendement de cette taxe stagne, voire régresse.

Cependant, cette recette fiscale est désormais devenue une des principales ressources des Régions (12 % des recettes de fonctionnement).

La **T.I.C.P.E.** perçue se décompose ainsi actuellement en deux parts :

- La part « modulation T.I.C.P.E. » au titre du droit à compensation des charges transférées (1)
- La part modulation T.I.C.P.E. au titre des 26 points attribués à la Corse.

A noter également qu'au titre de la Loi de Finances pour 2014, la Région perçoit de la T.I.C.P.E. au titre de la compensation d'un tiers de la DGD Formation Professionnelle. Pour cette part, la Région n'a pas à adopter de fraction de tarif de T.I.C.P.E.3.

Ce rapport a pour objet l'adoption des fractions régionales de tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (T.I.C.P.E.) applicable aux carburants pour l'année 2015 pour la « modulation « T.I.C.P.E. » et la « T.I.C.P.E. Grenelle ».

A. La modulation T.I.C.P.E. de 2007

1. Un pouvoir de modulation accordé jusqu'en 2015 activé une seule fois en 2008 :

Depuis 2007, les régions ont eu la possibilité de moduler à la hausse ou à la baisse le taux de la T.I.C.P.E. qui leur est attribué.

En effet, le 24 octobre 2005, le Conseil des ministres de l'Union européenne, à la demande de l'Etat français, a autorisé la France à appliquer, à compter de 2007 et pour une durée de trois ans, des tarifs différenciés au niveau régional. Le Conseil n'a toutefois autorisé qu'une variation limitée de cette possibilité de différenciation (1,77 €/hl pour l'essence sans plomb et 1,15 €/hl pour le gazole).

Pour mémoire, la réglementation communautaire n'autorise qu'une baisse des tarifs, ce qui a nécessité pour l'Etat français, dans un premier temps, de majorer les tarifs de T.I.C.P.E. à hauteur des montants maximum autorisés par l'Union européenne (article 84 de la loi de finances rectificative pour 2005) puis, dans un second temps, d'user de sa capacité de réduction pour maintenir les tarifs inchangés pour le consommateur final.

Les régions sont autorisées soit à renoncer à cette réduction, c'est-à-dire à moduler à la hausse la fraction de tarif qui leur est attribuée, soit au contraire à l'augmenter, c'est-à-dire à moduler à la baisse leur fraction de tarif. Cette modulation est possible dans la limite de la fraction de tarif attribuée à chaque région et, en tout état de cause, dans la limite de plus ou moins 1,77 €/hl pour le supercarburant et plus ou moins 1,15 €/hl pour le gazole.

La dérogation accordée par l'Union Européenne pour mettre en oeuvre la modulation régionale de la T.I.C.P.E. a été reconduite pour 3 ans, jusqu'au 31 décembre 2015, par décision du Conseil de l'Union Européenne (Décision du 22 avril 2013 n°2013/193/UE).

Depuis 2011, le supercarburant E10 est intégré à l'assiette de la modulation⁴.

Pour mémoire, en 2014, 20 régions ont appliqué la modulation au maximum autorisé pour les deux carburants. Nous ne sommes que deux régions, avec la Région Poitou Charentes à ne pas avoir encore utilisé cette faculté.

2. Une ressource nécessaire au budget régional

Avec la réforme de la fiscalité locale de 2010, les Régions ont perdu la quasi-totalité de leur pouvoir de taux sur leur fiscalité directe. Leur pouvoir fiscal est désormais réduit à la taxe sur les cartes grises et à la modulation de la T.I.C.P.E.

Ainsi, en l'état actuel du droit avec :

- un pouvoir de taux réduit,
- une fiscalité très dépendante de la conjoncture,
- la mise en oeuvre d'une péréquation sur la fiscalité directe régionale qui s'alourdit,
- la baisse des dotations prévue à l'horizon 2017,

les marges de manoeuvre dont dispose notre collectivité sont très réduites et la modulation T.I.C.P.E. constitue une ressource indispensable à notre budget.

B. La modulation « T.I.C.P.E. Grenelle »

1. Une faculté de majoration des tarifs accordée à compter de 2011 :

L'article 94 de la loi de finances pour 2010 a accordé aux conseils régionaux, à compter de 2011, une faculté de majoration supplémentaire des tarifs de T.I.C.P.E. applicables dans chaque région (codifiée à l'article 265 A bis du code des douanes), dans la limite d'un plafond uniforme qui constitue l'amplitude maximale de majoration permise à chaque région.

Ce plafond est égal à 0,73€/hl pour les supercarburants sans plomb (y compris E10) et à 1,35 €/hl pour le gazole. Ce plafond, cumulé aux tarifs de l'actuelle modulation (issue de l'article 84 de la LFR 2005), offre à chaque région une marge d'augmentation totale de son tarif de T.I.C.P.E. de 2,5 €/hl pour les deux catégories de carburants.

Inspirée de la modulation de 2007, la nouvelle mesure diffère cependant de la précédente car il s'agit d'une possibilité de *majorer* le tarif et non de la possibilité de moduler le tarif à la baisse ou à la hausse.

2. Une recette affectée au financement d'investissements spécifiques

Selon l'article 94 de la LFI 2010, les recettes issues de cette nouvelle majoration doivent être «exclusivement affectées au financement d'une infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnée aux articles 11 et 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement ».

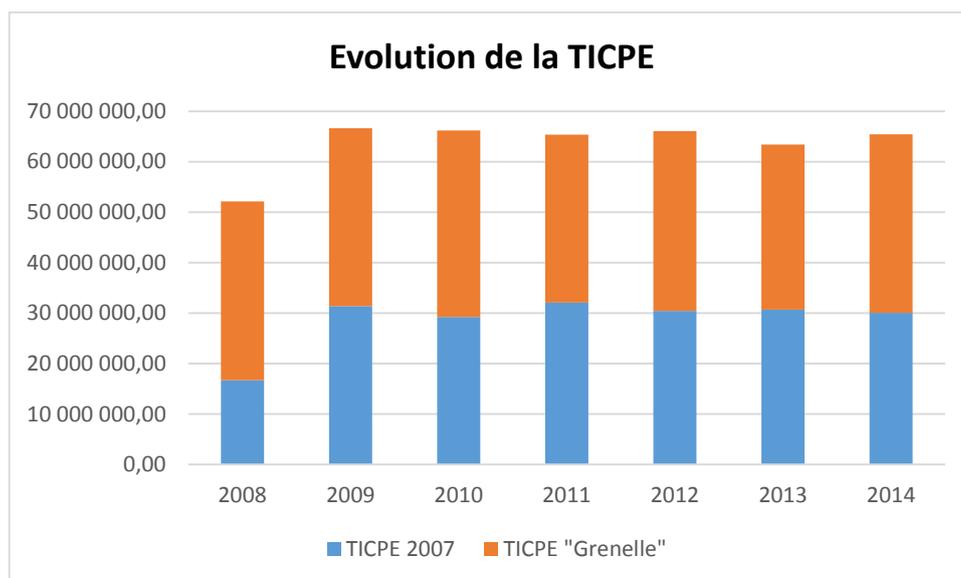
En 2010, l'interprétation de la loi du 3 août 2009, confirmée par la Direction Générale des Collectivités locales (DGCL), considérait que les recettes issues de cette majoration ne pouvaient être affectées qu'à ces treize projets expressément énumérés dans les articles 11 et 12 de la loi du 3 août 2009.

En 2014, nous ne sommes que deux régions, avec la Région Poitou Charentes à ne pas avoir voté cette deuxième tranche de modulation.

C. Propositions pour 2015 et impacts

1. Propositions :

Cette recette n'est pas dynamique dans le sens où l'on assiste depuis quelques années à une baisse de la consommation de supercarburants et une hausse moindre de la consommation de gazole. Cette baisse tendancielle des consommations risque de s'amplifier à l'avenir, avec la prise en compte des objectifs de développement durable et des gains de performance des moteurs en termes de consommation.



En l'état actuel du droit, il vous est proposé de moduler :

a) Modulation T.I.C.P.E.

Afin de permettre à notre collectivité de préserver ses moyens d'action dans les secteurs prioritaires et de tenir ses engagements dans un contexte de ressources fiscales restreintes (réforme fiscale, faible croissance économique, nouveau principe de péréquation horizontale sur le produit fiscal) et de baisse des dotations de l'Etat, il est proposé de mettre en oeuvre la modulation des tarifs de la T.I.C.P.E. :

- **1,77 € par hectolitre** s'agissant des **supercarburants sans plomb** (y compris E10)
- **1,15 € par hectolitre** s'agissant du **gazole**.

Ces dispositions sont inscrites à l'article n°1 de la présente délibération.

b) Modulation T.I.C.P.E. Grenelle

Il vous est proposé également d'appliquer la modulation au titre de la T.I.P.C.E Grenelle soit :

- **0,73 € par hectolitre** s'agissant des **supercarburants sans plomb** (y compris E10)
- **1,35 € par hectolitre** s'agissant du **gazole**.

Ces dispositions sont inscrites à l'article n°2 de la présente délibération.

2. Impact de ces propositions

a) Pour le consommateur final

Malgré un avantage fiscal unique (TVA réduite à 13% contre 20 % sur le continent), et le non recours à la modulation, les montants TTC des carburants apparaissent considérables par rapport à la moyenne nationale : entre 6.5 et 7.2 centimes d'€ par litre pour la Haute Corse et 6 à 6.5 centimes d'€ par litre pour la Corse du Sud. En remontant, cette fois, aux prix HT, l'écart s'accroît très fortement par rapport au Continent, autour de 15 centimes d'€ par litre, soit près de 20% du prix.

Ces deux modulations cumulées (2,5 centimes d'euro par litre de carburant) représentent au total pour le consommateur un montant de 1,25 € pour un plein de 50 litres de gazole comme de supercarburant.

Compte tenu de la moyenne des prix de vente hors taxe en septembre 2014, les deux modulations régionales de T.I.C.P.E. qu'il est proposé d'adopter représentent 1,6 % du prix acquitté par le consommateur de gazole et 1,8 % pour le super SP 95/98/E10.

b) Pour le budget de la Région :

Le produit attendu se situe autour de **6M€** et porterait à **71 M€** le montant des recettes au titre de la TICPE pour 2015.

Dans la mesure où La collectivité territoriale de Corse a l'obligation de se prononcer sur la mise en œuvre ou non de la modulation de la Taxe Intérieure de Consommations sur les Produits Energétiques (TICPE) comme imposé par la loi du 13 Août 2004,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.