

# LA FISCALITÉ SUR LES CARBURANTS ET LES CIGARETTES

Comment l'automobiliste et le fumeur  
ont été transformés en « vaches à lait »  
avec 60 milliards de taxes

Octobre 2019

Nicolas Marques et Cécile Philippe,  
avec la contribution de Lucas Léger





**L'Institut économique Molinari (IEM)** est un organisme de recherche et d'éducation dont la mission est de favoriser une meilleure compréhension des phénomènes et défis économiques, en les rendant accessibles au grand public. A cet effet, il effectue des recherches scientifiques, organise des cercles de réflexion, édite des publications, propose des formations et toutes formes d'enseignement en ce sens.

Ses travaux contribuent à stimuler l'émergence de nouveaux consensus, en proposant une analyse économique des politiques publiques illustrant l'intérêt de réglementations et de fiscalités plus clémentes.

L'IEM est une organisation à but non lucratif, financée par les cotisations volontaires de ses membres, individus, fondations ou entreprises. Affirmant son indépendance intellectuelle, il n'accepte aucune subvention publique.

Reproduction autorisée à des fins éducatives et non commerciales à condition de mentionner la source.

©2019 Institut économique Molinari  
ISBN 978-2-9602387-3-0

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 2019

Contact : [postmaster@institutmolinari.org](mailto:postmaster@institutmolinari.org)  
Site Internet : [www.institutmolinari.org](http://www.institutmolinari.org)

# LA FISCALITE SUR LES CARBURANTS ET LES CIGARETTES

Comment l'automobiliste et le fumeur  
ont été transformés en 'vaches à lait'  
avec 60 milliards de taxes

Octobre 2019

Nicolas Marques et Cécile Philippe, avec la contribution  
de Lucas Léger

*« L'impôt que le producteur est obligé de payer fait partie de ses frais de production ; c'est une difficulté qu'il rencontre sur son chemin, qu'il ne parvient à surmonter qu'en payant une certaine somme. Et comme il ne peut continuer à produire qu'autant que tous ses frais de production se trouvent remboursés, il faut bien qu'il augmente le prix de ses produits ; et de cette manière fasse supporter au moins une forte partie de l'impôt à ses consommateurs ».*

Jean-Baptiste Say, *Cours complet d'économie politique pratique*, 1840.

## SOMMAIRE

SYNTHESE DE L'ETUDE.....	7
De 141 % à 554 % de taxes et droits d'accises, bien au-delà du taux de TVA à 20 %.....	7
Une fiscalité plus élevée que celle pesant sur les acteurs économiques traditionnels.....	9
Une combinaison de fiscalités et de contraintes légales représentant entre 197 % et 642 % de la valeur des biens hors impôts .....	9
CONTEXTE DE L'ETUDE.....	10
OBJECTIF DE L'ETUDE .....	11
LA FISCALITE TRADITIONNELLE.....	13
LA COMBINAISON DES FISCALITES SUR LES CIGARETTES.....	17
Le Droit de consommation sur les tabacs (DCT) .....	17
Les TVA sur les cigarettes et le DCT.....	19
La contribution sociale sur le chiffre d'affaires des fournisseurs agréés de produits du tabac.....	20
La fiscalité traditionnelle sur les entreprises et leurs dividendes .....	20
Une fiscalité globale hors norme .....	20
LA COMBINAISON DES FISCALITES SUR LES CARBURANTS .....	21
La TICPE .....	21
Les TVA sur les carburants et la TIPCE.....	23
Les Certificats d'économies d'énergie (CEE) .....	23
La fiscalité classique sur le producteur et ses dividendes (hors extraction).....	24
Les impôts dus aux pays d'extraction.....	24
Une fiscalité globale hors norme .....	24
SOURCES ET HYPOTHESES DE CALCUL .....	25
Estimation de la fiscalité moyenne sur 1 € de chiffre d'affaires hors taxes de cigarettes.....	25
Estimation de la fiscalité moyenne sur 1 € de chiffre d'affaires hors taxe de carburant .....	26
LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET ZOOMS.....	28
BIBLIOGRAPHIE.....	29
NOTES.....	31
SUR LES AUTEURS.....	35
PUBLICATIONS RECENTES DE L'ITEM .....	35



## 1. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

La fiscalité sur les carburants utilisés par les particuliers et les cigarettes est particulièrement complexe à appréhender pour le grand public, mais aussi pour les spécialistes. Le prix de ces produits intègre, à tous les stades, des charges spécifiques se combinant avec la fiscalité traditionnelle.

### **De 141 % à 554 % de taxes et droits d'accises, bien au-delà du taux de TVA à 20 %**

Un premier niveau d'analyse est la fiscalité dite « sur les produits ». La taxe la plus connue est la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Elle comprend 4 taux en métropole : 2,1 %, 5,5 %, 10 % ou 20 %<sup>1</sup>. S'ils étaient traités comme des produits classiques, les carburants et les cigarettes seraient taxés à 20 %. A cela s'ajoute les droits d'accises.

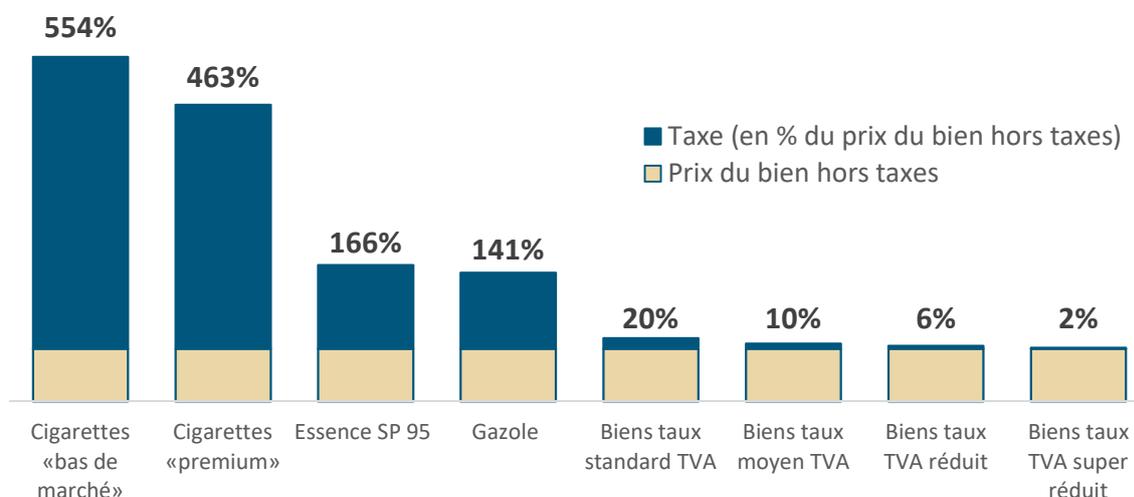
Le droit d'accise le plus connu est la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Il représentait entre 101 % et 122 % du prix hors taxes, selon qu'on considère le gazole ou le super SP-95.

Le Droit de consommation sur les tabacs (DCT) représentait, quant à lui, entre 370 % et 445 % du prix hors taxes d'un paquet de cigarettes, selon qu'on considère un produit « premium » ou « bas de marché ».

Ces fiscalités se combinent. Les carburants et cigarettes sont assujettis à 20 % de TVA, mais aussi à une TVA sur les droits d'accises spécifiques. La TVA est appliquée sur d'autres taxes ce qui constitue une anomalie comme le soulignait récemment une association de consommateurs<sup>2</sup>. Cela représente un surcoût allant de 20 à 24 % pour les carburants et 74 % et 89 % sur les cigarettes. Les vrais taux de TVA sont donc de 40 à 44% pour les carburants et de 94 % à 109 % pour les cigarettes.

Lorsqu'on agrège les TVA et les droits d'accises, on constate des fiscalités hors norme allant de 141 % à 554 % des prix de vente hors taxes.

**Figure 1 : Le podium de la fiscalité sur les produits (TVA et le cas échéant droits d'accises combinés)**



Source : calculs IEM pour des biens ou services ayant la même valeur marchande.

**Tableau 1 : Effet des droits d'accises et de la TVA sur les cigarettes et le carburant, comparé avec d'autres produits n'étant assujettis qu'à la TVA**

Droits d'accises + TVA rapportés à la valeur HT du produit	Biens et services
<b>554%</b>	Cigarettes « bas de marché »
<b>463%</b>	Cigarettes « premium »
<b>166%</b>	Essence SP 95
<b>141%</b>	Gazole
20%	Majorité des ventes de biens et des prestations de services, s'applique à tous les produits ou services pour lesquels aucun autre taux n'est expressément prévu.
10%	Produits agricoles non transformés, bois de chauffage, travaux d'amélioration du logement qui ne bénéficient pas du taux de 5,5%, certaines prestations de logement et de camping, foires et salons, jeux et manèges forains, droits d'entrée des musées, zoo, monuments, transports de voyageurs, traitement des déchets, restauration.
5,5%	Essentiel des produits alimentaires, produits de protection hygiénique féminine, équipements et services pour handicapés, livres sur tout support, abonnements gaz et électricité, fourniture de chaleur issue d'énergies renouvelables, fourniture de repas dans les cantines scolaires, billetterie de spectacle vivant et de cinéma, certaines importations et livraisons d'œuvres d'art, travaux d'amélioration de la qualité énergétique des logements, logements sociaux ou d'urgence, accession à la propriété.
2,1%	Médicaments remboursables par la Sécurité sociale, ventes d'animaux vivants de boucherie et de charcuterie à des non assujettis, redevance télévision, certains spectacles et publications de presse inscrits à la Commission paritaire des publications et agences de presse.

Lecture : Un paquet de cigarette « bas de marché » intègre 554 % de taxation sur les produits, alors que l'essentiel des ventes de biens et services sont taxées au titre de la TVA (20 %, 10 %, 5,5 % ou 2,1 %). Source : Calculs de la combinaison des effets de la TVA des droits sur les carburants (TICPE) sur les tabacs (DCT) par l'IEM. Ventilation des biens et services entre les 4 taux de TVA d'après le Ministère des finances<sup>3</sup>.

Agrégées, ces fiscalités totalisaient 60 milliards d'euros en 2018. La TICPE générait 33 milliards d'euros. Le DCT sur le tabac rapportait 13 milliards d'euros. La TVA sur ces produits et leurs droits d'accises générait 14 milliards d'euros.

Cela représentait 21 % des 284 milliards d'euros de fiscalité sur les différents biens et services. Or, les carburants et le tabac représentaient 3,6 % de la consommation des ménages, selon les dernières données de l'INSEE, ce qui illustre la concentration de la fiscalité sur ces produits spécifiques<sup>4</sup>.

Période	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Evolution vs 2010
Produits pétroliers	32	35	35	36	36	37	37	40	44	37%
<b>dont TICPE</b>	24	25	24	24	24	27	29	31	33	39%
<b>dont TVA sur le pétrole et sa TICPE</b>	8	10	11	12	11	10	9	10	11	32%
Tabac	14	15	15	15	15	15	15	15	16	16%
<b>dont DCT</b>	11	12	12	12	12	12	12	12	13	16%
<b>dont TVA sur le tabac et le DCT</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	16%
Produits pétroliers + tabac	46	49	50	51	51	52	52	56	60	31%
Poids des carburants et du tabac dans la fiscalité sur les produits	21%	22%	22%	22%	21%	21%	20%	21%	21%	stable
Fiscalité globale les produits (tous produits dont tabacs et carburants)	213	225	230	235	240	250	257	271	284	33%

Sources : Résultats annuels des Douanes (DGGDI), estimation IEM de la TVA sur le tabac sur la base de 1 € pour 4 € de DCT selon la décomposition produite par les Douanes, fiscalité globale sur les produits selon INSEE comptes nationaux - base 2014.

On comprend mieux dans ce contexte l'extrême sensibilité des consommateurs aux augmentations de fiscalité sur les carburants et cigarettes. Les augmentations de TICPE font grincer des dents, même motivées par des considérations environnementales<sup>5</sup>, les carburants étant déjà taxés entre 141 % et 166 % du prix de vente HT. Il en va de même des augmentations sur les cigarettes, même motivées par des arguments de santé publique, les taxes représentant déjà entre 463 % et 554 % du prix de vente HT<sup>6</sup>.

Ces produits sont tellement fiscalisés que certains n'hésitent pas à les présenter comme des « gabelles » modernes<sup>7</sup>. Or l'expérience montre que ces concentrations de fiscalité sur des produits spécifiques sont sensibles, voire « inflammables », comme l'illustre l'analyse d'Isaac William Martin et Navad Gabay sur plus de 475 épisodes de contestation fiscale depuis les années 1980<sup>8</sup>.

### **Une fiscalité plus élevée que celle pesant sur les acteurs économiques traditionnels**

Un autre niveau d'analyse consiste à analyser la fiscalité sur les entreprises proprement dites. Les carburants et les cigarettes cumulent des fiscalités standard, au titre des impôts de production et du partage des bénéfices, et des fiscalités spécifiques. Il existe en plus des surcoûts significatifs liés aux paiements versés aux administrations des pays extractifs s'agissant des carburants. Il existe aussi des surcoûts au stade de la commercialisation, avec la Contribution sociale sur le chiffre d'affaires des distributeurs agréés et la remise buralistes s'agissant des cigarettes<sup>9</sup>, ou les Certificats d'économies d'énergie s'agissant du carburant.

### **Une combinaison de fiscalités et de contraintes légales représentant entre 197 % et 642 % de la valeur des biens hors impôts**

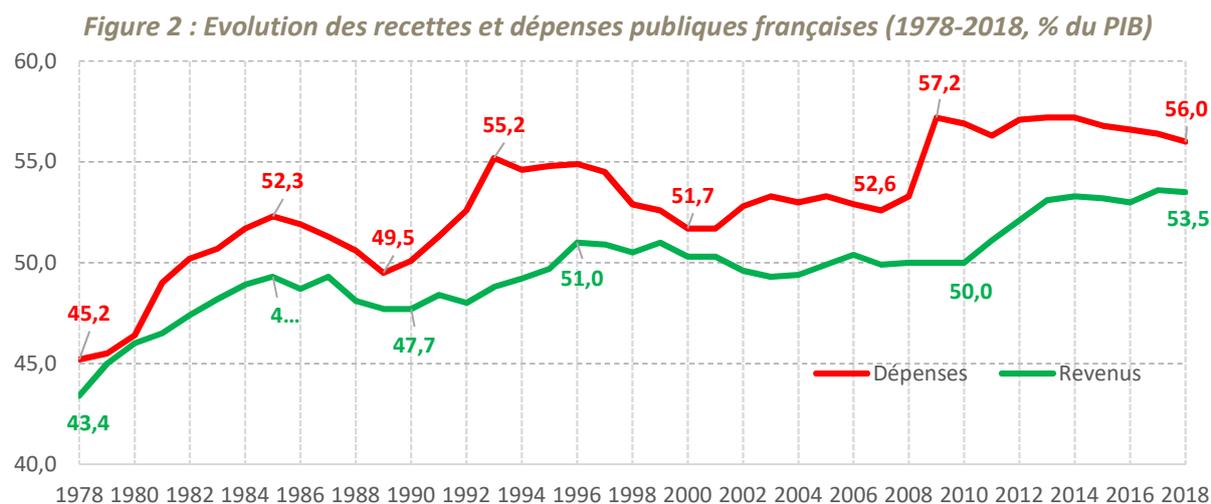
Agrégées, les fiscalités et contraintes légales représentent entre 197 % et 230 % du prix de production hors impôts selon le type carburant. S'agissant des cigarettes, elles représentent entre 535 % et 642 % selon les paquets.

Décomposition du prix	Gazole	SP 95	Cigarettes « bas de marché »	Cigarettes « premium »
Prix de vente au consommateur (avec TVA et droits d'accises)	1,46 €	1,51 €	8,20 €	8,80 €
Droits d'accises (TICPE ou DCT)	0,61 €	0,69 €	5,58 €	5,77 €
TVA sur le droit d'accises	0,61 €	0,69 €	1,12 €	1,15 €
TVA sur le prix de vente hors taxes	0,12 €	0,14 €	0,25 €	0,31 €
Prix de vente hors taxes (hors TVA et droits d'accises)	0,60 €	0,57 €	1,25 €	1,56 €
Coût CEE ou de la Contribution sociale	0,05 €	0,05 €	0,04 €	0,04 €
Autres fiscalités (production, IS, dividendes)	0,06 €	0,06 €	0,11 €	0,14 €
Prix de production hors impôts (hors production, sociétés et dividendes)	0,49 €	0,46 €	1,11 €	1,39 €
Impact de la TVA & des accises sur le prix de vente hors taxes	141%	166%	554%	463%
Impact global de la fiscalité (TVA, accises, autres) vs le coût de production HT	197%	230%	642%	535%

Source : calculs IEM

## 2. CONTEXTE DE L'ETUDE

Suite à la dernière crise de 2007-2008, les dépenses publiques ont augmenté de façon plus brusque que lors des dernières crises (+4,6 points de PIB entre 2007 et 2009, Figure 2). Depuis elles sont restées à un niveau très élevé, la traditionnelle décrue post crise étant plus lente que lors des précédentes périodes d'embellie. Les dépenses n'ont quasiment pas diminué (- 1,2 points entre 2009 et 2018) contrairement aux précédents cycles économiques de reprise français<sup>10</sup>.



Source : Eurostat, Government revenue, expenditure and main aggregates [gov\_10a\_main]

Pour financer cette augmentation durable des dépenses, les pouvoirs publics ont eu recours aux déficits et à la fiscalité dont les rendements augmentent massivement entre 2010 et 2013 (+3,1 points). Depuis les recettes publiques ont continué à croître légèrement (+0,4 points), alors qu'on observait une décrue lors des précédentes phases de reprise.

Ces augmentations successives de la fiscalité et son maintien à un haut niveau entretiennent un sentiment de « ras le bol fiscal ». Largement répandu dans la population française, il a débouché en novembre 2018 au mouvement des « gilets jaunes », contraignant les pouvoirs publics à modifier leur trajectoire en matière de fiscalité sur le gazole.

Toujours à la recherche de nouvelles recettes fiscales pour financer le budget de l'Etat, la Sécurité sociale ou la transition énergétique, les pouvoirs publics ont créé une taxe sur le numérique et considèrent de nouvelles augmentations de taxes sur les cigarettes et peut être même sur les carburants. Or si certains pensent, à tort, que la taxe « GAFA » sera acquittée par des entreprises étrangères<sup>11</sup>, tout le monde sait que les taxes sur le tabac ou les carburant sont payées par les consommateurs. Et les économistes sont bien conscients des effets de report liés aux fiscalités censées être à la charge des entreprises.

Aussi, il nous a semblé pertinent de dresser un Etat des lieux des différentes couches de fiscalité intégrées dans ces produits.

### 3. OBJECTIF DE L'ETUDE

L'objet de cette étude est d'avoir une idée précise du niveau de taxation des carburants ou des cigarettes.

La fiscalité est un domaine complexe. Elle l'est encore plus pour les carburants et les cigarettes, qui combinent à la fois des fiscalités sur les produits et des impôts de production hors norme.

D'une part, les carburants et les cigarettes subissent des empilements d'impôts sur les produits, avec des taxations spécifiques au titre des droits d'accises au-delà de la TVA. Ces droits, qu'ils s'agissent de la TICPE ou du DCT, font eux-mêmes l'objet de TVA, ce qui amène les consommateurs à payer des taxes sur d'autres taxes.

D'autre part, ces produits présentent la caractéristique d'être associés à des impôts de production particulièrement lourds. De tout temps, les pouvoirs publics ont cherché à tirer profit des ressources associées à la production de pétrole ou de tabac, en développant des fiscalités de production particulières. Méconnues du grand public, elles prennent la forme de prélèvements sur les activités extractives ou de contributions diverses dans les pays de consommation.

L'analyse traditionnelle de la fiscalité est artificiellement segmentée entre impôt censés être à la charge des producteurs, des actionnaires et des consommateurs. Aussi, il existe peu de travaux permettant de savoir quel est globalement la part d'impôt incluse dans les carburants et le tabac.

Certes, il existe des données, mais elles sont éparées et partielles. Entre les ressources qui alimentent le budget général de l'Etat, les comptes d'affectations spéciaux, la Sécurité sociale ou des agences spécifiques, il est difficile de s'y retrouver. Certains éléments sont dans le budget de l'Etat, d'autres sont disponibles auprès des douanes qui collectent une partie de la fiscalité, ou dans les lois de Finance de la Sécurité sociale. D'autres ne sont jamais estimés, notamment le poids des impôts payés par les acteurs du pétrole ou du tabac, ou leurs actionnaires, tout au long du cycle de production et de commercialisation de ces produits.

Même les spécialistes, experts de maillons de ces chaînes de production et de distribution, ne disposent pas d'une vision globale. L'objet de cette étude est de remédier à ce manque pour avoir une idée précise du niveau de taxation des carburants ou du tabac, produits dont on sait que la dépendance des milieux populaires est plus grande<sup>12</sup>.

Cette tâche est d'autant plus importante que la tendance est à l'augmentation des couches de fiscalité ou de contraintes sur ces produits spécifiques. Dans un pays comme la France, connu pour des hauts niveaux de recettes, de dépenses et de déficits publics<sup>13</sup>, la créativité du législateur est sans limite. Après tout, n'est-ce pas rationnel de fiscaliser en priorité ces produits dont toute une partie de la population ne peut pas ou ne veut pas se passer ?

S'agissant de la cigarette, une Contribution sociale à la charge des fournisseurs agréés de produits du tabac est entrée en vigueur en 2017 et l'on parle depuis l'an passé d'une écocontribution supplémentaire. Chaque année, cette activité donne lieu à des centaines d'amendements visant à augmenter la fiscalité, pour des raisons liées à nos procédures budgétaires<sup>14</sup> dans un contexte de dégradation des finances publiques. La rapporteure générale du budget à l'Assemblée nationale

avait, par exemple, dénombré plus de 400 amendements lors de l'analyse du projet de loi de finances pour 2016. Selon elle, l'adoption de toutes ces propositions aurait porté le paquet de cigarette à 57 euros<sup>15</sup>.

S'agissant du pétrole, on observe aussi une fiscalité hors norme. Si l'impact du doublement des contraintes en termes de Certificats d'économies d'énergie (CEE) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 est passé relativement inaperçu en dépit des problèmes que génère cette mesure<sup>16</sup>, la montée en puissance de la taxe Carbone depuis 2014<sup>17</sup> pose question. Selon un rapport sénatorial, la hausse de cette taxe aurait été « avant tout mise en œuvre dans une logique de rendement budgétaire, au profit du budget général de l'Etat »<sup>18</sup>. Entre 2014 et 2016, elle aurait « principalement servi à compenser une partie du coût du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) ».

Les mouvements sociaux de 2018 et 2019 ont conduit les pouvoirs publics à suspendre les augmentations de taxe prévues en 2019<sup>19</sup>, mais certains proposent de reprendre la trajectoire de hausses<sup>20</sup>. Pourtant, l'expérience montre que ces démarches fiscales, concentrées sur des produits spécifiques sont éminemment sensibles, voire « inflammables ».

## 4. LA FISCALITE TRADITIONNELLE

Les produits et services commercialisés par les entreprises comprennent différentes couches de fiscalité. Elles sont constituées de deux grandes familles : les impôts de production (D.2 en comptabilité nationale) et les impôts sur les revenus (D.5).

Ils intègrent un ensemble hétérogène d'impôts sur la production et sur les importations. Il s'agit de versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les administrations publiques. Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les « Impôts sur les produits » (D.21) et les « Autres impôts sur la production » (D.29).

Les « **Impôts sur les produits** » (D.21) sont des impôts indirects qu'on considère comme supportés économiquement par le consommateur final et qui sont acquittés par les entreprises commercialisant les produits ou services concernés.

En France, le plus significatif de ces impôts est la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA), créée en 1954 (Zoom 1 page 13). C'est la première source de financement de l'Etat, avec 157 milliards d'euros en 2018, ce qui représentait deux fois le rendement de l'impôt sur le revenu (73 milliards d'euros) et six fois celui de l'impôt sur les sociétés (26 milliards d'euros)<sup>21</sup>. La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, anciennement taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers) ou le Droit de consommation sur les tabacs (DCT) font partie de cette même famille. Ils complètent et renforcent l'effet de la TVA bien au-delà des taux usuels, la TVA s'appliquant sur ces droits d'accises.

### *Zoom 1 : Les taxes indirectes sur la consommation*

On distingue impôt direct et impôt indirect selon que le payeur de l'impôt est le contribuable effectif ou qu'il répercute le montant de l'impôt sur un tiers.

Les impôts directs touchent un contribuable nommément et sont assis sur une assiette spécifique telle que le revenu ou patrimoine. Les plus connus sont l'impôt sur le revenu pour les personnes physiques et les impôts sur les bénéfices pour les sociétés. La théorie de l'incidence fiscale montre qu'il peut cependant exister, même pour ces impôts directs, des mécanismes de report de la charge fiscale sur des tiers qui ne sont pas prévus par le législateur (Sauveplane et Simula, 2017).

Les impôts indirects sont ceux qui sont conçus pour toucher indirectement les agents économiques. On dit qu'ils sont indirects car la collecte de l'impôt a été construite pour reposer sur un acteur qui n'est pas le payeur. Il existe deux grands types d'impôts indirects : les taxes ad valorem, telles la TVA, et les droits d'accises, exprimés par unité de biens.

En dépit de l'émergence de l'impôt sur le revenu au cours de la première guerre mondiale, la France s'appuie toujours très significativement sur les taxes indirectes. En 1954, elle crée la TVA, qui deviendra l'un des piliers de son système fiscal. En complément, elle a gardé voire étoffé ses droits d'accises portant sur les produits pétroliers ou le tabac.

Le poids des taxes indirectes représentait en 1980 encore 60 % du total des revenus fiscaux, contre seulement 22 % aux Etats-Unis (Morgan et Prasad, 2009). L'impôt sur le revenu en France est l'un des moins significatifs en ce qui concerne les recettes fiscales dans les économies développées (Tournié, 1985 ; Asselain, 2006).

Efficaces et rentables, les taxes indirectes n'en sont pas moins régressives (Atkinson et Stiglitz, 1976 ; Decoster et al., 2010 ; Ruiz et Trannoy, 2006), c'est-à-dire qu'elles affectent, de par leur structure, en premier lieu les plus faibles revenus. Ruiz et Trannoy (2006) ont par exemple montré que les différents droits spécifiques sont trois fois plus coûteux pour les 10 % des ménages les plus modestes par rapport aux 10 % les plus aisés (ils coûtent 5,10 % du revenu disponible brut aux ménages du 1<sup>er</sup> décile vs 1,68 % pour les ménages du 10<sup>ème</sup> décile au titre des droits sur les carburants, l'assurance, l'alcool ou le tabac), TVA étant moins régressive avec un rapport de 2 à 1 (11,52 % vs 5,92 %).

Par ailleurs, ces taxes sont moins sensibles aux fluctuations économiques. Dans les périodes de croissance, elles auront tendance à moins rapporter qu'un impôt sur le revenu. Tandis que dans les périodes de récession, les recettes fiscales seront moins soumises aux chocs conjoncturels (Kato, 2003).

À cet ancrage historique de la structure de notre fiscalité orientée vers des taxes régressives (Steinmo, 1993 ; Volkerink et de Haan, 1999 ; Genschel, 2002 ; Wilensky, 2002 ; Kato, 2003 ; Ruiz et Trannoy, 2006), s'ajoute aujourd'hui une dimension comportementale. Taxer doit inciter le consommateur à changer son comportement, en limitant le recours à l'automobile ou à la cigarette. La taxe vise dans le premier cas à limiter l'impact environnemental des automobiles et dans le seconde cas à réduire les effets négatifs du tabac pour notre système de santé redistributif.

Aussi, le système fiscal doit répondre à cette double obligation, parfois contradictoire. D'une part, assurer ses recettes pour pérenniser l'Etat providence, sans que ce soit les plus démunis qui y contribuent le plus. D'autre part, avoir une fiscalité suffisamment incitative pour dissuader certains comportements jugés « contraires » à l'intérêt général. La question qui se pose est la suivante : est-ce que les taxes indirectes remplissent cette double obligation ?

### Références

ASSELAIN Jean-Charles (2006), "Un siècle d'histoire fiscale de la France : Le mirage de l'impôt progressif sur le revenu.", pages 67-89 in L'impôt en France aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, de LEVY-LEBOYER Maurice, Lescure MICHEL et PLESSIS Alain, Paris : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie.

ATKINSON Adrian et STIGLITZ Joseph E. (1976), The design of tax structure: Direct versus indirect taxation. Journal of Public Economics, 6(1-2), pages 55-75.

DECOSTER André, LOUGHREY Jason, O'DONOGHUE Cathal et VERWERFT Dirk (2010), How regressive are indirect taxes? A microsimulation analysis for five European countries, Journal of Policy Analysis and Management, 29(2), pages 326-350.

KATO Junko (2003), Regressive Taxation and the Welfare State : Path Dependence and Policy Diffusion, New York: Cambridge University Press.

MORGAN Kimberly J. et PRASAD Monica (2009), The Origins of Tax Systems: A French-American Comparison, American Journal of Sociology, 114(5), pages 1350-1394.

RUIZ Nicolas et TRANNOY Alain (2006), La fiscalité indirecte en France : mesures des effets comportementaux et redistributifs à l'aide d'un nouveau modèle de micro-simulation, 30 octobre 2006, 55 pages.

SAUVEPLANE Paul et SIMULA Laurent pour le Conseil des prélèvements obligatoires (2017), Où va l'impôt sur les sociétés ?, Rapport particulier n°6 Document de travail, 116 pages.

TOURNIE Gérard (1985), La politique fiscale sous la Cinquième République : Introduction à l'étude du système fiscal français, Toulouse : Éditions Privat.

WILENSKY Harold (2002), Rich Democracies: Political Economy, Public Policy, and Performance, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Les « **Autres impôts sur la production** » (D.29) englobent tous les impôts que les entreprises supportent du fait de leurs activités de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et des services produits ou vendus. Ils peuvent être assis sur les terrains, les actifs fixes, la main-d'œuvre occupée ou certaines activités ou opérations. Ils sont chiffrés dans le cadre de cette étude à partir des ratios constatés dans l'Union européenne, traditionnellement plus modérée que la France en matière d'impôts de production (Zoom 2).

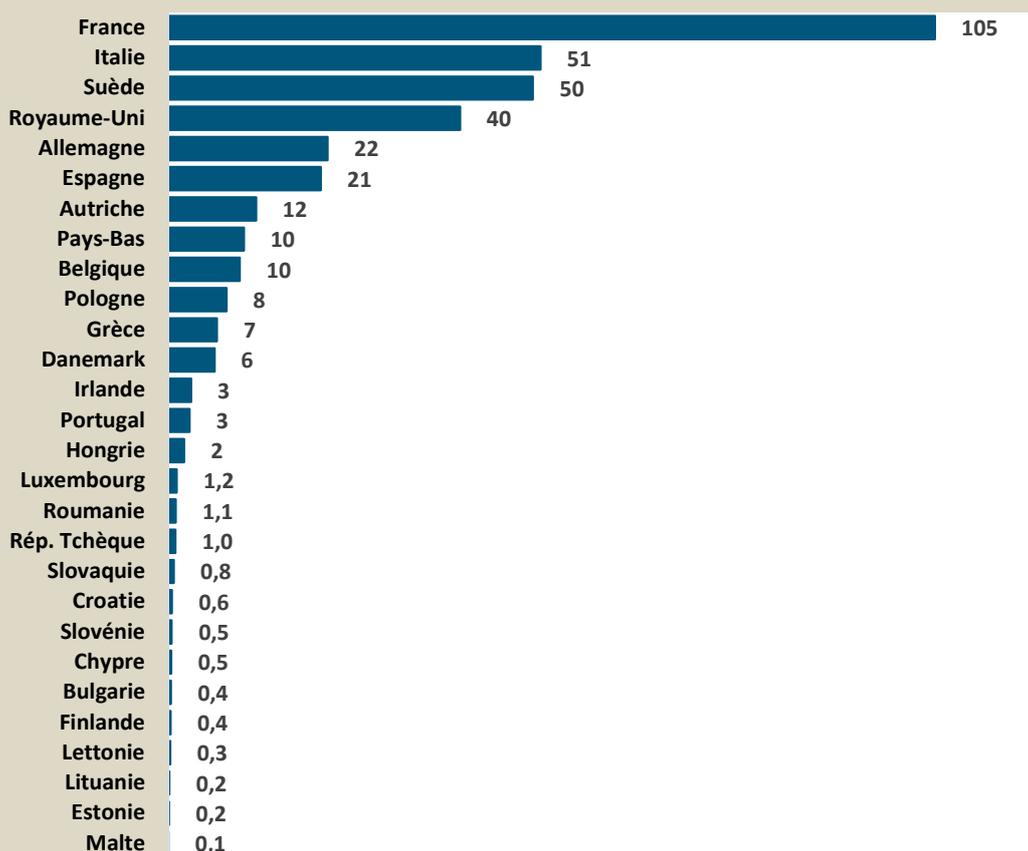
Les « **impôts courants sur le revenu et le patrimoine** » (D.5) incluent notamment l'impôt sur les revenus des sociétés et des personnes physiques. Dans le cadre de cette étude sont pris en compte l'impôt sur les sociétés (IS) et les impôts acquittés par les bénéficiaires des dividendes versés par les entreprises.

### Zoom 2 : Dans l'UE des impôts de production deux fois moins élevés qu'en France

La France se caractérise par un recours massif à ces impôts de production qui représentent l'essentiel de la fiscalité sur les entreprises, bien avant l'impôt sur les sociétés. Selon Eurostat, les impôts de production autres représentaient 105 milliards d'euros en 2017 (rubrique D.29), y compris le non-marchand.

L'essentiel de ces impôts porte sur les entreprises, avec 72 milliards d'euros. Ils recouvrent pour l'essentiel la taxe sur les salaires, les versements compensatoires liés au transport, la contribution économique territoriale (qui remplace la taxe professionnelle), les taxes foncières et la contribution sociale de solidarité des sociétés.

Figure 3 : La France, championne des impôts de production de l'UE (2017, milliards d'euros)



Source : Eurostat, données sur 2017 (rubriques D.29, impôts sur les produits).

En France, il y a 105 milliards d'impôts de production. C'est autant que dans les 23 pays suivants réunis : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Hongrie, Irlande, Lettonie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie.

Tableau 2 : Impôts sur la production (D.29) payés par les entreprises marchandes en 2016 par assiette

Assiette taxée	Montant	Part du montant total
Impôts sur la masse salariale ou les effectifs employés	26,2 Milliards €	36%
Impôts sur le foncier	24,6 Milliards €	34%
Impôt sur la valeur ajoutée	13,3 Milliards €	18%
Autres impôts sur la production	4,5 Milliards €	6%
Impôts sur le chiffre d'affaires (C3S)	3,6 Milliards €	5%
<b>Total impôts sur la production (D.29) payés par les entreprises</b>	<b>72,1 Milliards €</b>	<b>100%</b>

Source : Direction générale du Trésor ; groupe de travail présidé par DUBIEF Yves et LE PAPE Jacques (2018), La fiscalité de production, Document de consultation, Ministère de l'économie et des finances, avril 2018, page 7.

Les impôts sur les sociétés (IS) sont extraits des Documents de référence publiés chaque année par des entreprises du tabac ou du pétrole. Nous nous appuyons sur des données consolidées « ensemble du groupe », intégrant les actionnaires minoritaires. Les impôts sur les dividendes sont estimés en faisant l'hypothèse d'une imposition des dividendes des acteurs du tabac et du pétrole à 20 %. Ce taux correspond au taux marginal d'imposition observé aux Etats-Unis, le plus faible taux de l'échantillon étudié par l'AMAFI<sup>22</sup>.

Dans le cadre de cette étude, nous nous sommes limités à une analyse de niveau un, en analysant la fiscalité reposant d'un point de vue juridique sur les entreprises, leurs consommateurs et leurs actionnaires. La fiscalité payée par les fournisseurs et salariés, à qui les entreprises achètent des biens et services, n'est pas prise en compte. Aussi les calculs proposés sont probablement des minorants de la fiscalité incluse dans les carburants et les cigarettes.

Toutes ces fiscalités sont rapportées à 1 litre de carburant ou 1 paquet de cigarettes. Cette démarche consistant à agréger ces différentes couches de fiscalité peut surprendre, mais elle est logique d'un point de vue économique. *In fine* ce sont les consommateurs qui paient ces différentes couches de fiscalité. Ce sont eux qui font vivre les entreprises, leur permettant de collecter de la TVA et des droits d'accises sur les ventes, de s'acquitter d'impôts de production ou d'impôts sur les bénéficiaires ou de verser des dividendes qui seront à leur tour taxés.

Les économistes analysent depuis des siècles l'incidence de la fiscalité. Dès 1840, Jean-Baptiste Say rappelait que « l'impôt que le producteur est obligé de payer fait partie de ses frais de production (...) il faut bien qu'il augmente le prix de ses produits ; et de cette manière fasse supporter au moins une forte partie de l'impôt à ses consommateurs »<sup>23</sup>. Comme le soulignent Kotlikoff et Summers, « la reconnaissance du fait que la charge de l'impôt n'est pas nécessairement supportée par ceux sur lesquels elle est perçue » constitue une « contribution distinctive de l'analyse économique »<sup>24</sup>. Dans un rapport récent pour le Conseil des prélèvements obligatoires, Paul Sauveplane et Laurent Simula rappellent qu'il est important de dépasser les aprioris en matière de fiscalité, s'agissant d'un domaine où les effets vont au-delà de la pure incidence légale. Selon eux « la charge fiscale pèse toujours, en définitive, sur des personnes en chair et en os, qui ne sont pas nécessairement celles payant l'impôt à l'administration fiscale. En taxant l'entreprise, personne morale, le décideur public prélève donc un impôt sur des personnes physiques, même si cela n'est pas complètement transparent »<sup>25</sup>.

D'un point de vue économique, la charge fiscale d'un impôt pèse d'autant plus sur un facteur qu'il est « inélastique ». L'aptitude à repousser la charge de l'impôt vers le consommateur dépend de l'élasticité prix<sup>26</sup>. Les producteurs ou les distributeurs de biens particulièrement recherchés, tels le carburant ou le tabac, sont d'autant plus à même de repousser la charge économique d'une augmentation d'impôts sur leurs clients.

D'où l'intérêt de l'analyse globale de la fiscalité proposée dans ce travail destiné à aller plus loin que les visions traditionnelles séquençant la fiscalité en fonction d'approches thématiques ou juridiques, au risque d'occulter une partie des effets<sup>27</sup>.

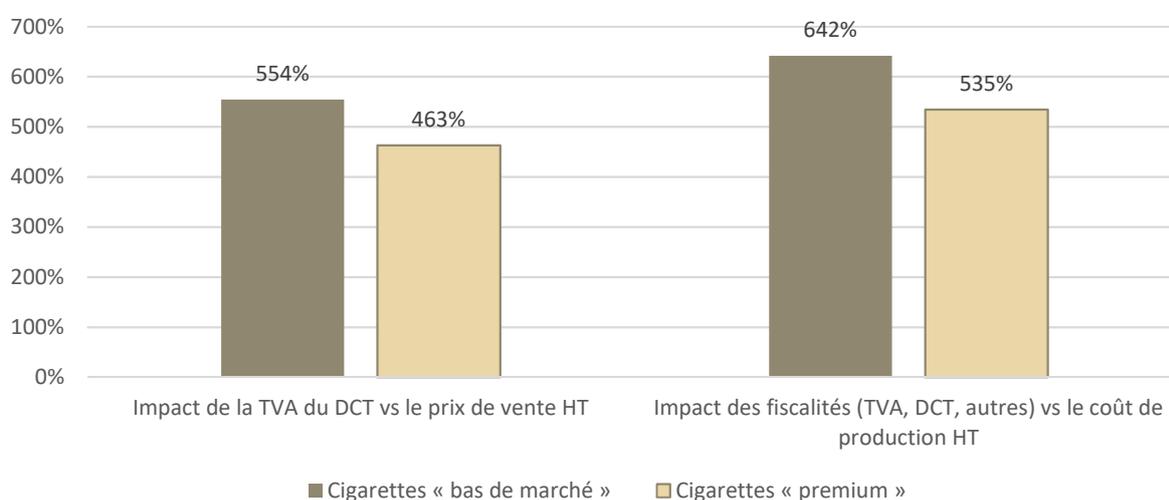
## 5. LA COMBINAISON DES FISCALITES SUR LES CIGARETTES

Les prix des cigarettes incorporent les taxes générales ou particulières auxquelles les acteurs sont soumis. Au-delà des fiscalités classiques, le tabac a une fiscalité spécifique bien supérieure à celle s'appliquant aux activités traditionnelles.

C'est notamment le cas au stade des Impôts sur les produits, DCT ou TVA, qui représentent entre 463 et 554 % du prix de vente hors taxes, bien loin des 20 % de TVA usuels.

Au global, les différentes fiscalités représentent entre 535 et 642 % du prix de production hors taxes lorsqu'on intègre les impôts de production, les impôts sur les bénéfices et les dividendes.

**Figure 4 : Le DCT et la TVA représentent de 463 à 554 % du prix de vente hors taxes, l'ensemble des taxes représentant de 535 à 642 % du prix de production hors taxes**



Décomposition du prix (€/paquet de cigarette)	Cigarettes « bas de marché »	Cigarettes « premium »
Prix de vente au consommateur (avec DCT et TVA)	8,20 €	8,80 €
DCT (Droit de consommation sur les tabacs)	5,58 €	5,77 €
TVA sur le DCT	1,12 €	1,15 €
TVA sur le prix de vente hors taxes	0,25 €	0,31 €
Prix de vente hors taxes (hors DCT et TVA)	1,25 €	1,56 €
Contribution sociale	0,04 €	0,04 €
Autres fiscalités (production, IS et dividendes)	0,11 €	0,14 €
Prix de production hors impôts (contribution, production, sociétés et dividendes)	1,11 €	1,39 €
Impact du DCT et de la TVA vs le prix de vente HT	554%	463%
Impact des fiscalités (DCT, TVA, autres) vs le coût de production HT	642%	535%

Source : Calculs IEM

### Le Droit de consommation sur les tabacs (DCT)

Le DCT est une accise variant selon la catégorie de produits. Il se compose d'une part proportionnelle au prix de vente au détail ; d'une part spécifique assise sur les quantités et d'un minimum de perception qui joue le rôle d'un impôt plancher. Le montant total DCT, part proportionnelle et part spécifique, ne peut être inférieur à ce minimum de perception. Pour la France continentale, les taux et parts sont prévus à l'article 575 A du code général des impôts<sup>28</sup>.

**Tableau 3 : Décomposition du prix de vente d'un paquet de 20 cigarettes à 8,20 euros et à 8,80 euros**

Structure de prix au 1er mars 2019	Taux / Part	Cigarettes « bas de marché »	Cigarettes « premium »
<b>Prix de vente au détail</b>		<b>8,20 €</b>	<b>8,80 €</b>
<b>Droit de consommation sur les tabacs (DCT)</b>		<b>5,58 €</b>	<b>5,77 €</b>
<i>part proportionnelle au prix de vente au détail</i>	51,7%	(4,24 €)	4,55 €
<i>part spécifique pour 1 000 cigarettes</i>	61,10 €	(1,22 €)	1,22 €
<i>minimum de perception</i>	279,00 €	5,58 €	(5,58 €)
<b>TVA sur le prix de vente au détail</b>	<b>16,67%</b>	<b>1,37 €</b>	<b>1,47 €</b>
<b>Prix avant taxes sur la consommation</b>		<b>1,25 €</b>	<b>1,56 €</b>
<i>dont remise brute du débitant de tabac</i>	9,94%	0,82 €	0,87 €
<i>dont industriel</i>		0,44 €	0,69 €

Source : DCT et TVA d'après Douanes au 1<sup>er</sup> mars 2019<sup>29</sup>.

Le DCT représente une part très significative du prix du tabac, entre 370 % et 445 % du prix hors taxes, selon qu'il s'agit d'un produit « premium » ou « bas de marché » (Tableau 4 page 18).

**Tableau 4 : Les vrais taux de DCT et TVA sur les cigarettes**

Structure de prix des cigarettes	Cigarettes « bas de marché »		Cigarettes « premium »	
	Prix	Taux	Prix	Taux
Prix de vente au consommateur (avec DCT et TVA)	8,20 €	654%	8,80 €	563%
<b>DCT (Droit de consommation sur les tabacs)</b>	5,58 €	445%	5,77 €	370%
<b>TVA sur le DCT</b>	1,12 €	89%	1,15 €	74%
<b>TVA sur le prix de vente hors taxes</b>	0,25 €	20%	0,31 €	20%
Prix de vente hors taxes (hors DCT et TVA)	1,25 €	100%	1,56 €	100%

Les recettes liées au DCT ont progressé de façon particulièrement dynamique, avec +16 % depuis 2010 (Tableau 5 page 18). Elles devraient continuer à croître encore plus rapidement d'ici novembre 2020 conformément à la trajectoire fiscale triennale votée en 2017, en lien avec une augmentation très significative du minimum de perception (+28 % pour les cigarettes cf. Tableau 6 page 19). Ces recettes sont affectées au financement de la Sécurité sociale.

**Tableau 5 : Les recettes liées au tabac (2010-2018, milliards d'€)**

Période	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Progression vs 2010
<b>DCT (Douanes)</b>	11,0	11,6	11,8	11,8	11,9	12,1	11,8	12,3	12,7	16%
<b>TVA (estimation IEM)</b>	2,8	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,2	16%
<b>Total</b>	<b>13,7</b>	<b>14,5</b>	<b>14,8</b>	<b>14,8</b>	<b>14,9</b>	<b>15,1</b>	<b>14,8</b>	<b>15,4</b>	<b>15,9</b>	<b>16%</b>

Source : Résultats annuels des Douanes (DGGDI) et estimation IEM de la TVA sur la base de 1 € pour 4 € de DCT selon la décomposition produite par les Douanes au titre de mars 2019 s'agissant des cigarettes<sup>30</sup>.

**Tableau 6 : L'évolution projetée du Droit de Consommation sur les tabacs (DCT, 2018-2020)**

Période	Du 1 <sup>er</sup> mars 2018 au 28 février 2018	Du 1 <sup>er</sup> mars 2019 au 31 octobre 2019	Du 1 <sup>er</sup> novembre 2019 au 29 février 2020	Du 1 <sup>er</sup> mars 2020 au 31 octobre 2020	A compter du 1 <sup>er</sup> novembre 2020	Evolution novembre 2018 vs 2020
<b>Cigarettes</b>						
Taux proportionnel (en %)	50,8%	51,7%	52,7%	53,6%	54,6%	7%
Part spécifique pour mille unités (en €)	59,9 €	61,1 €	62 €	62,5 €	62,7 €	5%
Minimum de perception pour mille unités (en €)	261 €	279 €	297 €	314 €	333 €	28%
<b>Cigares et cigarillos</b>						
Taux proportionnel (en %)	27%	30%	32%	34%	36%	34%
Part spécifique pour mille unités (en €)	24,7 €	30 €	35,3 €	41,5 €	46 €	86%
Minimum de perception pour mille unités (en €)	143 €	176 €	205 €	237 €	266 €	86%
<b>Tabacs fine coupe destinés à rouler les cigarettes</b>						
Taux proportionnel (en %)	44,5%	45,6%	46,7%	47,7%	48,7%	9%
Part spécifique pour mille grammes (en €)	68,5 €	72,5 €	76,2 €	79,3 €	82,1 €	20%
Minimum de perception 1000 grammes (en €)	218 €	239 €	260 €	281 €	302 €	39%
<b>Autres tabacs à fumer</b>						
Taux proportionnel (en %)	48,1%	49,0%	49,9%	50,6%	51,3%	7%
Part spécifique pour mille grammes (en €)	21,5 €	23,4 €	25,3 €	27,2 €	29,1 €	35%
Minimum de perception pour mille grammes (en €)	99 €	108 €	117 €	126 €	134 €	35%
<b>Tabacs à priser</b>						
Taux proportionnel (en %)	53,8%	55%	56,2%	57,1%	58%	8%
<b>Tabacs à mâcher</b>						
Taux proportionnel (en %)	37,6%	38,5%	39,3%	40%	40,6%	8%

Source : Article 575 A du code général des impôts modifié par LOI n° 2018-1317 du 28 décembre 2018

### **Les TVA sur les cigarettes et le DCT**

La TVA sur les cigarettes en France métropolitaine est à 16,66 % du prix TTC<sup>31</sup>. Contrairement aux produits classiques, elle n'est pas calculée sur la valeur hors taxe, mais sur la valeur TTC. S'il n'y avait pas d'autre fiscalité sur le prix de vente, cette façon de faire serait neutre<sup>32</sup>. Mais ce n'est pas le cas puisque la TVA est calculée à partir du prix de vente au détail, intégrant le DCT.

Le consommateur est assujéti à la fois à la TVA sur le produit qu'il achète, mais aussi à la TVA sur le DCT. Cela l'amène à payer une taxe sur une taxe, ce qui démultiplie de façon drastique l'effet de la TVA.

A l'heure actuelle, le consommateur supporte entre 25 et 31 centimes de TVA sur les cigarettes, auxquels s'ajoutent entre 1,12 et 1,15 € de TVA sur le DCT, ce qui multiplie l'impact de la TVA par 5. Cela équivaut à 94 % ou 109 % de TVA par rapport au prix hors taxes des cigarettes (Tableau 4 page 18).

Ces TVA sur les cigarettes correspondent à une recette de l'ordre de 3 milliards d'euros par an, ce qui porte les impôts indirects sur les tabacs à 16 milliards d'euros (Tableau 5 page 18).

Les spécificités du marché du tabac ne se limitent pas aux impôts sur les produits, il existe aussi des impôts de production particuliers.

### **La contribution sociale sur le chiffre d'affaires des fournisseurs agréés de produits du tabac**

La taxe pesant sur le chiffre d'affaires des fournisseurs agréés de tabac a été créée par la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2017. L'assiette de cette contribution est le chiffre d'affaires relatif à la commercialisation des tabacs manufacturés, hors taxe sur la valeur ajoutée, déduction faite de la remise consentie aux débitants de tabac et du droit de consommation. Son taux est fixé à 5,6 %.

Cette contribution spécifique sur les fournisseurs agréés des produits du tabac a vocation à financer les actions de lutte contre les addictions aux substances psychoactives. L'étude d'impact tablait sur un rendement de 130 millions d'euros par an sur la période 2017-2020<sup>33</sup>. Dans les faits, ce chiffre n'a jamais été atteint. En 2017, les recettes étaient de 115 millions d'euros<sup>34</sup> et les projections au titre de 2019 sont de 98 millions d'euros (Tableau 7 page 20). Selon nos calculs, cela représente en moyenne un coût de 4 centimes par paquet de 20 cigarettes<sup>35</sup>.

**Tableau 7 : Les recettes affectées au Fonds Tabacs**

Millions d'euros	2017 Exécution	2018 Prévisions	2019 Projet de loi
<b>Contribution sociale à la charge des fournisseurs agréés de produits de tabac</b>	115	97	98
<b>Droits de licence sur la rémunération des débitants de tabac</b>	330	338	340

Source : Annexe au projet de loi de finance pour 2019, Evaluation des voies et moyens Tome I, Les évaluations de recettes.

### **La fiscalité traditionnelle sur les entreprises et leurs dividendes**

Pour analyser la fiscalité sur les entreprises du tabac, nous sommes partis des rapports annuels de 4 grandes entreprises du tabac : British American Tobacco, Impérial Tobacco, Japan Tobacco et Philip Morris International, sur les années 2018, 2017 et 2016 (voir Tableau 12 en annexe page 25).

Selon nos estimations, la fiscalité représenterait de l'ordre de 8,9 % du chiffre d'affaires. Ce chiffre comprend 2,6 % au titre des impôts de production, 3% pour les impôts sur les sociétés et les 3,4 % pour les impôts sur les dividendes. Le détail des calculs est fourni en annexe.

### **Une fiscalité globale hors norme**

Compte tenu du prix de vente public des cigarettes, les frottements fiscaux aux divers stades représenteraient au total entre 535 % et 642 % du prix de production hors impôts.

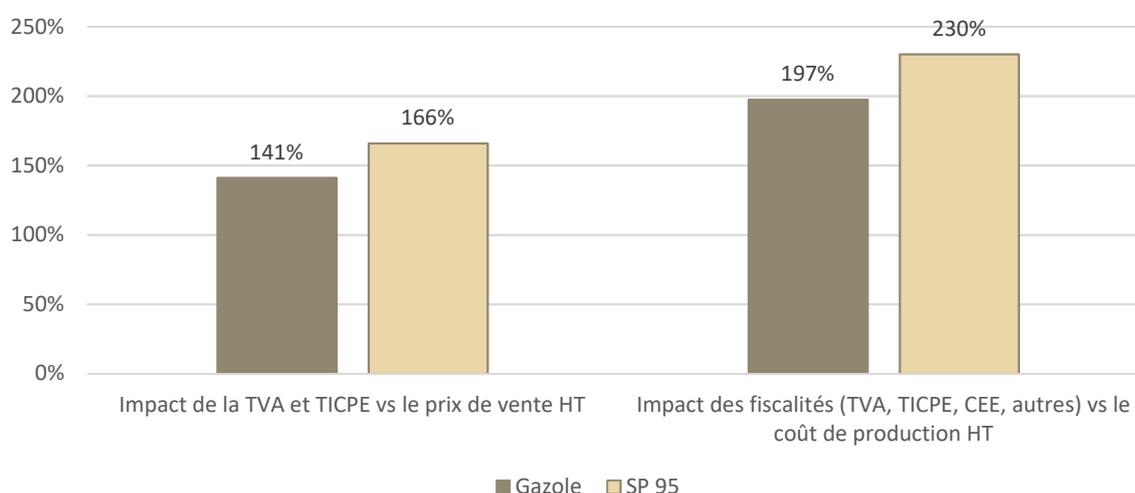
## 6. LA COMBINAISON DES FISCALITES SUR LES CARBURANTS

Les prix des carburants incorporent les taxes générales ou particulières auxquelles les acteurs sont soumis. Au-delà des fiscalités classiques, l'essence et le gazole ont une fiscalité spécifique bien supérieure à celle s'appliquant aux activités traditionnelles.

C'est notamment le cas au stade des impôts sur les produits, TICPE et TVA, qui représentent entre 141 % et 166 % du prix de vente hors taxes, bien loin des 20 % de TVA usuels.

Au global, les différentes fiscalités représentent entre 197 et 230 % du prix de production hors taxes lorsqu'on intègre les impôts de production, les impôts sur les bénéfices et les dividendes.

*Figure 5 : La TICPE et la TVA représentent de 141 à 166 % du prix de vente hors taxes, l'ensemble des taxes représente de 197 à 230 % du prix de production hors taxes*



Décomposition du prix des carburants (€/litre)	Gazole	SP 95
Prix de vente au consommateur (avec TICPE et TVA)	1,46 €	1,51 €
TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)	0,61 €	0,69 €
TVA sur la TICPE	0,12 €	0,14 €
TVA sur le prix de vente hors taxes	0,12 €	0,11 €
Prix de vente hors taxes (hors TICPE et TVA)	0,60 €	0,57 €
CEE (Certificats d'économies d'énergie)	0,05 €	0,05 €
Autres fiscalités (production, IS, dividendes)	0,06 €	0,06 €
Prix de production hors impôts (hors CEE, production, sociétés et dividendes)	0,49 €	0,46 €
Impact de la TICPE et TVA vs le prix de vente HT	141%	166%
Impact des fiscalités (TICPE, TVA, CEE, autres) vs le coût de production HT	197%	230%

Source : calculs IEM d'après UFIP moyenne du 16/09/2019 au 20/09/2019

### La TICPE

La Taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) est la principale taxe perçue en France sur certains produits pétroliers. Elle s'est substituée à la Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Elle s'applique à tout produit qui est destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant pour moteur, comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur, et également comme chauffage<sup>36</sup>.

Cette taxe est un droit d'accise. Elle est perçue sur les volumes et non sur le prix de vente. Elle représente un montant fixe en euro perçu sur chaque unité vendue et est assujettie à la TVA au taux normal. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, son montant va de 0,61 €/l pour le gazole à 0,69 €/l pour le super SP98 dans la plupart des régions. Les taux sont légèrement plus élevés en Ile-de-France et moins élevés en Corse (Tableau 8 page 22).

**Tableau 8 : Tarif de la Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers soumis à la régionalisation (en € par litre)**

Région	Gazole	SP95-E5 et SP98	SP95-E10
Ile-de-France <sup>37</sup>	0,63 €	0,70 €	0,68 €
Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre Val de Loire, Grand Est, Hauts de France, Normandie, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, PACA, Pays de la Loire	0,61 €	0,69 €	0,67 €
Corse	0,59 €	0,67 €	0,66 €

Source : Circulaire du 24 décembre 2018 Droits et taxes applicables aux produits énergétiques à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 NOR : CPAD1835958C

La TICPE représente une part très significative du prix : entre 101 et 122 % du prix hors taxes selon le carburant (Tableau 9 page 22).

**Tableau 9 : Les vrais taux de TICPE et TVA sur les carburants**

Structure de prix de l'essence à la pompe	Gazole		SP 95	
	Prix de vente au consommateur (avec TICPE et TVA)	1,46 €	241%	1,51 €
TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)	0,61 €	101%	0,69 €	122%
TVA sur la TICPE	0,12 €	20%	0,14 €	24%
TVA sur le prix de vente hors taxes	0,12 €	20%	0,11 €	20%
Prix de vente hors taxes (hors TICPE et TVA)	0,60 €	100%	0,57 €	100%

La TICPE a rapporté plus de 33 milliards d'euros en 2018. Son rendement était supérieur à celui de l'impôt sur les sociétés, évalué à 26 milliards d'euros<sup>38</sup>, avec un rythme de progression très significatif (Tableau 10 page 22).

**Tableau 10 : Evolution des recettes de TICPE et de TVA sur le pétrole selon les douanes (2010-2018, milliards d'euros)**

Période	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Progression vs 2010
TICPE	24,0	24,9	24,1	24,3	24,4	26,7	28,5	30,6	33,3	39%
TVA (sur pétrole et sa TICPE)	8,3	10,0	11,1	11,7	11,3	9,9	8,6	9,7	10,9	32%
Total	32,3	34,8	35,2	36,0	35,7	36,6	37,1	40,3	44,3	37%

Source : Résultats annuels des Douanes (DGGDI)

Elle alimente à hauteur de 61 % le budget de l'Etat, de façon non fléchée ou via un compte d'affectation spéciale, à 36 % les collectivités et pour 3 % une agence dédiée au financement des infrastructures (Tableau 11 page 23). Elle est à l'origine d'une séquence de contestation fiscale s'étalant sur 2018 et 2019 suite à l'augmentation projetée de cet impôt.

Tableau 11 : Répartition de la TICPE entre acteurs

Milliards d'euros	2019 Projet de loi	2018 Prévision	2017 Exécution	Pourcentage moyen
Etat, part non fléchée	17,0	13,3	11,1	41%
Etat, part affectée au Compte affectation spéciale « Transition énergétique »	7,2	7,2	6,1	20%
Collectivités territoriales	12,3	12,3	12,1	36%
Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)	1,2	1,0	1,1	3%
TICPE brute totale	37,7	33,8	30,4	100%

Source : Annexe au projet de loi de finance pour 2019, Evaluation des voies et moyens Tome I, Les évaluations de recettes, page 38.

L'objectif du gouvernement était, jusqu'à l'épisode des « gilets jaunes », d'augmenter ses recettes non fléchées, ce qui mécontentait à la fois le grand public<sup>39</sup>, ceux qui souhaitent augmenter le financement de la transition énergétique<sup>40</sup> et les industriels qui considèrent que la TICPE équivaut déjà à une Taxe carbone très significative<sup>41</sup>.

### Les TVA sur les carburants et la TICPE

L'essence et le gazole sont taxés au titre de la TVA, à hauteur de 20 % en métropole et de 13 % en Corse<sup>42</sup>.

Contrairement aux produits classiques, la TVA n'est pas calculée sur la seule valeur hors taxe. Le consommateur est assujéti à la fois à la TVA sur le produit qu'il achète, à l'image de ce qui se fait pour les produits traditionnels, mais aussi à une TVA sur la TICPE. Cela l'amène, comme pour le tabac, à payer une taxe sur une taxe, ce qui démultiplie l'effet de la TVA.

A l'heure actuelle, le consommateur supporte entre 11 et 12 centimes de TVA sur les carburants, auxquels s'ajoutent entre 12 et 14 centimes de TVA sur la TICPE, ce qui double l'impact de la TVA. Cela équivaut à 40 % ou 44 % de TVA sur le prix hors taxes, selon le carburant utilisé (Tableau 9 page 22).

Les TVA sur les carburants représentaient près de 11 milliards d'euros de recettes publiques par an en 2018, ce qui porte les impôts indirects sur les carburants à 44 milliards d'euros (Tableau 10 page 22).

Les spécificités du marché des carburants ne se limitent pas aux impôts sur les produits, il existe aussi des impôts de production particuliers.

### Les Certificats d'économies d'énergie (CEE)

Les CEE reposent sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie que les fournisseurs d'énergie doivent atteindre en incitant les consommateurs, particuliers et professionnels, à réaliser des travaux d'efficacité énergétique par le biais du versement de « primes CEE ». Créés en 2005<sup>43</sup>, ils sont entrés dans leur « 4<sup>ème</sup> période » de fonctionnement le 1<sup>er</sup> janvier 2018, avec un doublement des obligations des fournisseurs pour une durée de 3 ans. Ils sont assortis de pénalités financières pour les vendeurs d'énergie ne remplissant pas leurs obligations dans le délai imparti.

Le coût de ce dispositif fait partie intégrante des factures des consommateurs. Il « est à la charge des énergéticiens mais en fait répercuté sur le consommateur dans les prix de l'énergie »<sup>44</sup>,

conformément à la théorie de l'incidence. S'il ne s'agit pas d'une fiscalité finançant directement une collectivité publique, il s'agit d'un surcoût grevant directement le producteur, au même titre que les prélèvements finançant des comptes d'affectations. Aussi, nous avons intégré ce dispositif dans notre démarche.

Il représente un coût entre 3 et 4 milliards d'euros, selon que l'on retient le chiffrage du Ministère de la transition écologique et solidaire<sup>45</sup> ou ceux des représentants des consommateurs et des professionnels<sup>46</sup>. Selon ces derniers, le surcoût lié aux CEE représenterait de 3 % à 4 % des dépenses énergétiques des Français (électricité, gaz et carburants compris), soit entre 100 et 150 euros par ménage et par an toutes énergies confondues.

### ***La fiscalité classique sur le producteur et ses dividendes (hors extraction)***

Pour évaluer la fiscalité classique, qu'il s'agisse des impôts de production ou de l'impôt sur les sociétés, nous nous sommes appuyés sur des données publiées par un grand acteur français et un jeu d'hypothèses présentées en annexe.

Selon nos estimations, la fiscalité bénéficiant aux pays non extractifs représenterait de l'ordre de 2 % du chiffre d'affaires. Ce chiffre comprend 0,8 % pour les impôts de production 0,4 % pour les impôts sur les sociétés et 0,8 % pour les impôts sur les dividendes. Les hypothèses de calcul et le détail des estimations sont fournis en annexe.

### ***Les impôts dus aux pays d'extraction***

Le coût du pétrole brut dépend des coûts techniques de production (coûts d'exploration, de développement et d'exploitation), de la qualité du pétrole produit (selon sa viscosité et sa teneur en soufre) et des impôts dus à l'Etat hôte. Le coût technique, variable selon les zones géographiques et le type de pétrole produit, est compris entre 10 et 40 \$/baril pour le pétrole conventionnel.

Les impôts dus aux pays de production sont généralement proportionnels à la « rente minière », différence entre le prix de vente du brut et son coût technique de production. Ils sont liés aux contrats de concessions, de partage de production ou aux contrats de services à risque prévus par les réglementations locales. Ces impôts varient selon les pays, entre 30 et 90 % de cet écart, selon le Ministère de la transition économique et solidaire<sup>47</sup>.

Dans le cadre de cette étude, les impôts payés aux pays extractifs sont estimés à partir des Documents de référence de Total. Cet acteur – connu pour ses efforts de transparence<sup>48</sup> bien avant la mise en place d'obligations de transparence sur les paiements au profit de gouvernements<sup>49</sup> – a déclaré sur les 3 dernières années 44 milliards d'euros de paiements aux pays extractifs pour un produit des ventes de 461 milliards d'euros. Les impôts payés aux pays extractifs représenteraient de l'ordre de 9,5 % du chiffre d'affaires<sup>50</sup>.

Aussi dans cette étude la fiscalité sur le pétrole est estimée, tous pays confondus, à 11,5 % du chiffre d'affaires, dont 9,5 % au titre des pays extractifs et 2 % pour des pays non extractifs.

### ***Une fiscalité globale hors norme***

Compte tenu du prix de vente public des carburants, les frottements fiscaux aux divers stades représenteraient au total entre 197 et 230 % du prix de production hors impôts.

## 7. SOURCES ET HYPOTHESES DE CALCUL

Les chiffrages proposés dans cette étude ont vocation à permettre d'identifier des ordres de grandeur fiables afin d'éclairer le débat. Conformément aux habitudes de l'IEM, ils ont été réalisés de manière prudente. Ils sont construits à partir d'éléments publics communiqués par les entreprises (chiffre d'affaires, impôt sur les sociétés, dividendes, paiements aux Etats extractifs dans le cadre des groupes pétroliers...) et des estimations s'agissant d'éléments non publics (impôts de production, fiscalité sur les dividendes). Les 3 derniers exercices ont été pris en compte afin de lisser les aléas liés aux cours des matières premières, des devises et les éventuels effets reports liés aux provisions pour impôts. Ces projections sont destinées à fournir des ordres de grandeur et à approcher des réalités n'apparaissant pas dans les comptes des acteurs économiques. Elles constituent nécessairement une approximation et n'ont pas de valeur comptable.

Dans le cadre de cette étude, nous nous sommes limités à une analyse de niveau un, en analysant la fiscalité collectée ou payée par les entreprises et leurs actionnaires. La fiscalité payée par leurs fournisseurs et salariés, à qui les entreprises achètent des biens et services, n'est pas prise en compte. Aussi les calculs proposés sont probablement des minorants de la fiscalité incluse dans les cigarettes et les carburants.

### **Estimation de la fiscalité moyenne sur 1 € de chiffre d'affaires hors taxes de cigarettes**

L'estimation a été faite à partir de 4 acteurs mondiaux : British American Tobacco (Pall Mall, Lucky Strike...), Japan Tobacco (Winston, Camel...), Philip Morris International (Marlboro, Peter Stuyvesant, L&M...) et Seita Imperial Brands (News, Gauloises...). Ces 4 acteurs représenteraient plus de 98 % du marché des cigarettes en France<sup>51</sup>.

**Tableau 12 : Fiscalité sur 4 acteurs majeurs du tabac (2016-2018)**

Période	2018 millions \$	2017 millions \$	2016 millions \$	2018-2016 millions \$	2018-2016 % chiffre d'affaires
<b>Chiffre d'affaires</b> (net de droits d'accises, selon les rapports annuels)	100 650	94 889	79 957	<b>275 496</b>	
<b>Impôts sur les résultats</b> (IS, selon rapports annuels)	6 991	-4 873	6 108	<b>8 226</b>	<b>3 %</b>
<b>Estimation impôts de production</b> (estimation IEM sur la base de 86% de l'IS)				<b>7 074</b>	<b>2,6%</b>
<b>Dividendes</b> (selon rapports annuels, intervient dans le calcul de l'Impôt sur les dividendes)	17 032	15 484	13 728	<b>46 244</b>	
<b>Estimations impôt sur les dividendes</b> (estimation IEM sur la base de 20% des dividendes)				<b>9 249</b>	<b>3,4%</b>
<b>Total impôt (production, bénéfices, dividendes)</b>				<b>24 548</b>	<b>8,9%</b>

Sources : calculs de l'IEM d'après les rapports annuels des acteurs<sup>52</sup>.

Selon les documents de référence, les impôts sur les sociétés provisionnés ou constatés représentaient sur cette période **3 %** du chiffre d'affaires.

Les impôts de production du tabac ont été estimés à partir de l'impôt sur les sociétés, en considérant que le ratio impôts de production/sur les sociétés constaté dans l'UE est représentatif du tabac dans le monde. Cela nous conduit à évaluer l'impôt de production à 86 % de l'impôt sur les sociétés<sup>53</sup>, soit une charge représentant **2,6 %** du chiffre d'affaires.

On considère que les dividendes sont imposés à hauteur de 20 %, le taux plus faible taux d'un échantillon de pays étudié par l'AMAFI<sup>54</sup>. Cela conduit à une fiscalité représentant **3,4 %** du chiffre d'affaires.

Cela nous mène à considérer que **8,9 %** du chiffre d'affaires des entreprises du tabac correspond à des taxes.

### **Estimation de la fiscalité moyenne sur 1 € de chiffre d'affaires hors taxe de carburant**

Calcul indicatif fait à partir des 3 derniers comptes de Total. Cet acteur est présent sur 5 continents et 130 pays, positionné sur toute la chaîne de valeur (recherche, extraction, transport, raffinage, distribution) et est le 4<sup>ème</sup> pétrolier et gazier mondial en termes de capitalisation boursière.

Total a déclaré sur les 3 dernières années 43,6 milliards d'euros de paiements aux pays extractifs pour un produit des ventes de 461,1 milliards d'euros. Cela représente un coût de l'ordre de **9,5 %** du chiffre d'affaires, au titre d'impôts de production et/ou sur les sociétés pour les pays extractifs.

S'agissant des impôts de production en France, ils sont de l'ordre de 2,6 milliards d'euros par an sur les 3 dernières années, ce qui représente **0,6 %** du chiffres d'affaires. Les impôts de production dans les autres pays non extractifs ont été estimés à 50 % de la France. Nous sommes partis du principe qu'il y a deux fois moins d'impôt de production qu'en France (pour 1 € d'IS : 1,58 € d'impôt de production en France contre 0,86 € en moyenne dans l'UE selon Eurostat cf. Tableau 13) et que l'activité hors de France était comparable à celle en France<sup>55</sup>. Cela nous conduit à estimer les fiscalités de production des autres pays non extractifs à 1,3 milliards d'euros sur 3 ans, soit **0,3 %** du chiffre d'affaires.

**Tableau 13 : Impôts de production (D.29) et IS dans l'UE et en France**

Données 2017	Autres impôts sur la production (millions €)	Impôts sur le revenu des sociétés y compris les gains de détention (millions d'€)	Coefficient de passage de l'IS de l'année
UE à 28	359 227	417 859	0,86 €
France (pour information)	105 313	66 836	1,58 €

*Estimation IEM à partir de données Eurostat. Principaux agrégats fiscaux de la comptabilité nationale [gov\_10a\_taxag] / Administrations publiques ; institutions de l'Union européenne / millions d'€. Séries : Autres impôts sur la production ; Impôts sur le revenu des sociétés y compris les gains de détention. Mise à jour du 19/03/2019 - Date d'extraction 26/03/2019*

S'agissant impôts sur les sociétés pays, Total a déclaré 10,5 milliards d'impôts sur les bénéficiés dans le monde au titre des 3 derniers exercices. Nous avons fait l'hypothèse que la majorité de ces impôts étaient déjà intégrés dans les paiements aux pays extractifs, laissant 1,8 milliards d'euros sur 3 ans pour les autres pays, soit **0,4 %** du chiffre d'affaires.

S'agissant des dividendes, Total a déclaré 17,7 milliards au cours des 3 derniers exercices. Avec l'hypothèse d'une fiscalité à 20 %, la fiscalité sur ces dividendes représenterait 3,5 milliards d'euros, soit **0,8 %** du chiffre d'affaires.

Cela nous conduit à considérer que **11,5 %** du chiffre d'affaires des entreprises du pétrole correspond à des taxes.

**Tableau 14 : fiscalité sur un acteur majeur du carburant (2016-2018)**

Période	2018 millions €	2017 millions €	2016 millions €	2018- 2016 millions €	2018- 2016 % chiffre d'affaires
<b>D'après rapports annuels ou autres publications</b>					
Chiffre d'affaires (net de droits d'accises)	184 106	149 099	127 925	<b>461 130</b>	
Impôts pays Extractif (IS et impôts de production)	21 635	13 033	8 977	<b>43 645</b>	<b>9,5%</b>
Impôts de production France	775	940	870	<b>2 585</b>	<b>0,6%</b>
Impôt sur les sociétés monde (dont IS pays extractifs)	6 516	3 029	970	<b>10 515</b>	
<i>Impôt sur les sociétés production hydrocarbure (dont IS pays extractifs)</i>	6 272	2 516	-57	<b>8 731</b>	
Dividendes (selon rapports annuels)	7 709	6 314	3 683	<b>17 706</b>	
<b>Estimations IEM</b>					
Impôts de production hors France et Extractif (sur la base de 50% de la France)	388	470	435	<b>1 293</b>	<b>0,3%</b>
IS non lié à la production hydrocarbure	244	513	1 027	<b>1 784</b>	<b>0,4%</b>
Impôt sur les dividendes (estimation IEM sur la base de 20% des dividendes)	1 542	1 263	737	<b>3 541</b>	<b>0,8%</b>
<b>Total IS, impôt de production et impôt sur les dividendes en % du chiffre d'affaires</b>				<b>52 848</b>	<b>11,5%</b>

## 8. LISTE DES FIGURES, TABLEAUX ET ZOOMS

Figure 1 : Le podium de la fiscalité sur les produits (TVA et le cas échéant droits d'accises combinés)	7
Figure 2 : Evolution des recettes et dépenses publiques françaises (1978-2018, % du PIB).....	10
Figure 3 : La France, championne des autres impôts de production de l'UE (2017, milliards d'euros)	15
Figure 4 : Le DCT et la TVA représentent de 463 à 554 % du prix de vente hors taxes, l'ensemble des taxes représentant de 535 à 642 % du prix de production hors taxes .....	17
Figure 5 : La TICPE et la TVA représentent de 141 à 166 % du prix de vente hors taxes, l'ensemble des taxes représente de 197 à 230 % du prix de production hors taxes .....	21
Tableau 1 : Effet des droits d'accises et de la TVA sur les cigarettes et le carburant, comparé avec d'autres produits n'étant assujettis qu'à la TVA .....	8
Tableau 2 : Montants des impôts sur la production (D29) payés par les entreprises marchandes en 2016 par assiette .....	15
Tableau 3 : Décomposition du prix de vente d'un paquet de 20 cigarettes à 8,20 euros et à 8,80 euros .....	18
Tableau 4 : Les vrais taux de DCT et TVA sur les cigarettes .....	18
Tableau 5 : Les recettes liées au tabac (2010-2018, milliards d'€) .....	18
Tableau 6 : L'évolution projetée du Droit de Consommation sur les tabacs (DCT, 2018-2020) .....	19
Tableau 7 : Les recettes affectées au Fonds Tabacs.....	20
Tableau 8 : Tarif de la Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers soumis à la régionalisation (en € par litre).....	22
Tableau 9 : Les vrais taux de TICPE et TVA sur les carburants .....	22
Tableau 10 : Evolution des recettes de TICPE et de TVA sur le pétrole selon les douanes (2010-2018, milliards d'euros).....	22
Tableau 11 : Répartition de la TICPE entre acteurs.....	23
Tableau 12 : Fiscalité sur 4 acteurs majeurs du tabac (2016-2018).....	25
Tableau 13 : Impôts de production (D.29) et IS dans l'UE et en France .....	26
Tableau 14 : fiscalité sur un acteur majeur du carburant (2016-2018) .....	27
Zoom 1 : Les taxes indirectes sur la consommation .....	13
Zoom 2 : Dans l'UE des impôts de production deux fois moins élevés qu'en France.....	15

## 9. BIBLIOGRAPHIE

ASSELAIN Jean-Charles (2006), “Un siècle d’histoire fiscale de la France : Le mirage de l’impôt progressif sur le revenu.”, pages 67-89 in *L’impôt en France aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles*, de LEVY-LEBOYER Maurice, Lescure MICHEL et PLESSIS Alain, Paris : Ministère de l’Économie, des Finances et de l’Industrie.

ATKINSON Adrian et STIGLITZ Joseph E. (1976), *The design of tax structure: Direct versus indirect taxation*. *Journal of Public Economics*, 6(1-2), pages 55-75.

DECOSTER André, LOUGHREY Jason, O’DONOGHUE Cathal et VERWERFT Dirk (2010), *How regressive are indirect taxes? A microsimulation analysis for five European countries*, *Journal of Policy Analysis and Management*, 29(2), pages 326-350.

CARREZ Gilles (2017), *La recevabilité financière des initiatives parlementaires*, rapport d’information n°4546 enregistré à la Présidence de l’Assemblée nationale le 22 février 2017.

COMMISSION DES COMPTES DE LA SECURITE SOCIALE (2018), *Le comptes de la Sécurité sociale Résultats 2017 et Prévisions 2018*, Rapport, Juin 2018, 203 pages.

COUR DES COMPTES (2016), *Rapport public annuel 2016*, Tome II, 639 pages.

DIVE Julien et DUVERGÉ Bruno (2019), *Rapport d’information déposé en application de l’article 145 du Règlement par la mission d’information sur les freins à la transition énergétique*, Assemblée Nationale, 25 juin 2019, Tome 1, 286 pages.

EQUY (Laure), *Budget : pourquoi les députés s'acharnent-ils sur le prix du paquet de cigarettes?*, Libération, 15 octobre 2015.

EUROPEAN COMMISSION (2019), *VAT rates applied in the Member States of the European Union, Situation at 1st January 2019*, Taxud.c.1(2019), 120 pages.

EY (2019), *Global oil and gas tax guide 2019*, 790 pages.

FOUILLERON Antoine (2015), *La taxe sur la valeur ajoutée et les finances publiques*, Conseil des prélèvements obligatoires, Rapport particulier N° 6, Juillet 2015, 172 pages.

FOURQUET Jérôme (2019), « *Anti-80 KM/H : Signe avant-coureur des ‘gilets-jaunes’* », *Fondation Jean Jaurès*, 15 février 2019.

GABAY Nadav et WILLIAM MARTIN Isaac (2017), *Tax policy and tax protest in 20 rich democracies, 1980–2010*, *The British Journal of Sociology*, 69(3) August 2017, 24 pages.

GIRAUD Joël (2018), *Rapport fait au nom de la Commission des finances, de l’économie générale et du contrôle budgétaire sur le projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, de règlement du budget et d’approbation des comptes de l’année 2017 (n° 980), annexe n° 25*.

KATO Junko (2003), *Regressive Taxation and the Welfare State: Path Dependence and Policy Diffusion*, New York: Cambridge University Press.

KOTILIKOFF Laurence et SUMMERS Lawrence H. (1986), *NBER working paper series tax incidence 3*, Working Paper No. 1864, 85 pages.

LUCHE Jean-Claude (2017), Avis présenté au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi de finances pour 2018 adopté par l'Assemblée Nationale, Tome I fiscalité de la transition écologique, Sénat, Session ordinaire de 2017-2018.

MORGAN Kimberly J. et PRASAD Monica (2009), The Origins of Tax Systems: A French-American Comparison, *American Journal of Sociology*, 114(5), pages 1350-1394.

OCDE (2018), Taxing Energy Use 2018 Companion to the Taxing Energy Use Database, 14 février 2018, 56 pages.

PHILIPPE Cécile, MARQUES Nicolas et ROGERS James (2019), *La pression sociale et fiscale réelle du salarié moyen au sein de l'UE*, Institut économique Molinari, 10<sup>ème</sup> édition, juillet 2019, 42 pages.

PHILIPPE Cécile et MARQUES Nicolas (2018), *Le jour où les Etats de l'UE ont dépensé toutes leurs recettes annuelles*, Institut économique Molinari, 4<sup>ème</sup> édition, novembre 2018, 30 pages.

REPUBLIQUE FRANÇAISE (2018), Annexe au projet de loi de finance pour 2019, Evaluation des voies et moyens Tome I, Les évaluations de recettes, 72 pages.

RUIZ Nicolas et TRANNOY Alain (2006), La fiscalité indirecte en France : mesures des effets comportementaux et redistributifs à l'aide d'un nouveau modèle de micro-simulation, 30 octobre 2006, 55 pages.

SAUVEPLANE Paul et SIMULA Laurent pour le Conseil des prélèvements obligatoires (2017), *Où va l'impôt sur les sociétés ? Rapport particulier n°6 Document de travail*, 116 pages.

TOURNIE Gérard (1985), *La politique fiscale sous la Cinquième République : Introduction à l'étude du système fiscal français*, Toulouse : Éditions Privat.

WILENSKY Harold (2002), *Rich Democracies : Political Economy, Public Policy, and Performance*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

## NOTES

<sup>1</sup> EUROPEAN COMMISSION (2019), VAT rates applied in the Member States of the European Union, Situation at 1st January 2019, Taxud.c.1(2019), page 54

[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/vat/how\\_vat\\_works/rates/vat\\_rates\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/vat/how_vat_works/rates/vat_rates_en.pdf)

<sup>2</sup> UFC QUE CHOISIR (2019), Envolée des prix des carburants Une pétition contre la TVA sur les taxes, texte publié le 18/09/2019, <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-envolee-des-prix-des-carburants-une-petition-contre-la-tva-sur-les-taxes-n70715/>

<sup>3</sup> <https://www.economie.gouv.fr/cedef/taux-tva-france-et-union-europeenne>

<sup>4</sup> INSEE (2019), Consommation des ménages en 2017, série parue le : 26/03/2019,

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3676675?sommaire=3696937>

<sup>5</sup> Voir par exemple OPINIONWAY (2019), Ecoscope pour Les Echos et Radio Classique, Mars 2019. « La grande majorité des Français (77%) se montrent opposés à sa réinstauration en 2020. Près d'un Français sur deux (47%) ne souhaite même pas du tout cette réinstauration... Même en cas d'allocation des recettes créées par la hausse des taxes sur les carburants au financement de la transition écologique, les Français seraient opposés à la reprise de ces hausses » <https://www.opinion-way.com/fr/sondage-d-opinion/sondages-publies/opinionway-pour-les-echos-et-radio-classique-ecoscope-mars-2019/viewdocument.html>.

<sup>6</sup> La Cour des comptes considère que le coût sanitaire du tabac fait l'objet d'«une appréciation toujours incertaine » entre 12 et 25 milliards d'euros par an. COUR DES COMPTES (2016), Rapport public annuel 2016, Tome II, page 332.

<sup>7</sup> Voir par exemple FRÉMEAUX Philippe et MAURIN Louis (1996), Les principaux impôts et prélèvements sur les ménages, Alternatives économiques N°141, 01/10/1996 (<https://www.alternatives-economiques.fr/principaux-impots-prelevements-menages/00016671>).

<sup>8</sup> Les sociologues observent que les épisodes de contestation fiscale liés aux taxes et droits d'accises sur des produits spécifiques tels l'essence ou le tabac sont bien plus fréquents que ne le laisserait à penser le poids de ces taxes dans le PIB. Ils représentent plus de 14 % des épisodes de contestation, pour un enjeu fiscal représentant 4 % du PIB dans les 20 pays étudiés. Ces fiscalités spécifiques suscitent plus d'hostilité que la TVA (présente dans 8 % des contestations fiscales, pour un enjeu fiscal de 6 % du PIB) ou les cotisations sociales (présentes dans 2 % des contestations fiscales, pour un enjeu fiscal de 9 % du PIB). WILLIAM MARTIN Isaac et GABAY Nadav (2017), Tax policy and tax protest in 20 rich democracies, 1980–2010, The British Journal of Sociology, 69(3) August 2017, page 13.

<sup>9</sup> Voir par exemple

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000006179711&cidTexte=LEGITEXT00006069577>

<sup>10</sup> Voir par exemple MARQUES Nicolas et PHILIPPE Cécile (2018), Le jour où les Etats de l'Union européenne ont dépensé toutes leurs recettes annuelles, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, 4<sup>ème</sup> édition, novembre 2018, 30 pages.

<sup>11</sup> Voir par exemple MARQUES Nicolas (2019), La taxation française des services numériques, un constat erroné, des effets pervers, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, mars 2019, 58 pages.

<sup>12</sup> FOURQUET Jérôme (2019), « Anti-80 KM/H : Signe avant-coureur des 'gilets-jaunes' », Fondation Jean Jaurès, 15 février 2019 disponible à <https://jean-jaures.org/nos-productions/anti-80-kmh-signe-avant-coureur-des-gilets-jaunes>

<sup>13</sup> Voir par exemple PHILIPPE Cécile et MARQUES Nicolas (2018), *Le jour où les Etats de l'UE ont dépensé toutes leurs recettes annuelles*, Institut économique Molinari, 4<sup>ème</sup> édition, novembre 2018, 30 pages.

<sup>14</sup> Voir par exemple CARREZ Gilles (2017), La recevabilité financière des initiatives parlementaires, rapport d'information n°4546 enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 février 2017, 182 pages, disponible ici : <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4546.asp>

<sup>15</sup> EQUY (Laure), Budget: pourquoi les députés s'acharnent-ils sur le prix du paquet de cigarettes?, Libération, 15 octobre 2015, [https://www.liberation.fr/france/2015/10/14/56-euros-le-prix-du-paquet-de-tabac-la-proposition-inconsciente-des-deputes\\_1403743](https://www.liberation.fr/france/2015/10/14/56-euros-le-prix-du-paquet-de-tabac-la-proposition-inconsciente-des-deputes_1403743)

<sup>16</sup> Voir par exemple Bourbon Jean-Claude (2019), Les certificats d'économie d'énergie, un dispositif controversé, La Croix, le 04/02/2019 : <https://www.la-croix.com/Economie/Economie-et-entreprises/certificats-deconomie-denergie-dispositif-controverse-2019-02-04-1201000049>

<sup>17</sup> La valeur de la tonne de carbone a augmenté chaque année depuis sa mise en place en 2014 : 7 euros HT en 2014 ; 14,50 euros en 2015 ; 22 euros en 2016 ; 30,50 euros en 2017 et 44,60 euros en 2019. DIVE Julien et DUVERGÉ Bruno (2019), Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la mission d'information sur les freins à la transition énergétique, Assemblée Nationale, 25 juin 2019, Tome 1, pages 162 et 163. Ces prix sont hors taxes, ce qui conduit à des prix TTC de : 8,4 euros en 2014 ; 17,3 euros en 2015 ; 26,3 euros en 2016 ; 36,60 euros en 2017 et 53,50 euros en 2019.

<sup>18</sup> LUCHE Jean-Claude (2017), Avis présenté au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi de finances pour 2018 adopté par l'Assemblée Nationale, Tome I fiscalité de la transition écologique, Sénat, Session ordinaire de 2017-2018, Avis N°113 enregistré à la Présidence du Sénat le 23 novembre 2017 : <https://www.senat.fr/rap/a17-113-1/a17-113-11.pdf>

<sup>19</sup> Conformément à l'article 64 de la Loi de finances pour 2019 n° 2018-1317 du 28 décembre 2018.

<sup>20</sup> Voir par exemple LEMARIE Alexandre et FAYE Olivier (2019), *Taxe carbone : deux mois après son abandon, la mesure est à nouveau sur le tapis. Une partie de la majorité veut réexaminer cette taxe, à l'origine de la crise des « gilets jaunes »*, Le Monde, 13 février 2019 ; la proposition n°32 de DIVE Julien et DUVERGÉ Bruno (2019), Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la mission d'information sur les freins à la transition énergétique, Assemblée Nationale, 25 juin 2019, Tome 1, page 15 ou CONSEIL DES PRELEVEMENTS OBLIGATOIRES (2019), La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique, septembre 2019, 213 pages.

<sup>21</sup> [https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance\\_publique/files/files/documents/actualites/PLF2019/chiffrescles\\_plf2019.pdf](https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/files/documents/actualites/PLF2019/chiffrescles_plf2019.pdf)

<sup>22</sup> AMAFI (2017), Lettre 17-65, 19 octobre 2017. Le taux de 20 % pour les dividendes correspond au régime américain, plus favorable que tous les autres taux d'impositions présentés dans cette note (Allemagne, Italie, Suède, Espagne, Danemark, Belgique, Luxembourg, Suède, Pays-Bas ou Royaume-Uni).

<sup>23</sup> SAY, Jean-Baptiste (1840), Cours complet d'économie politique pratique, Société Belge de librairie, par exemple page 507. Extrait complet : « L'impôt que le producteur est obligé de payer fait partie de ses frais de production ; c'est une difficulté qu'il rencontre sur son chemin, qu'il ne parvient à surmonter qu'en payant une certaine somme. Et comme il ne peut continuer à produire qu'autant que tous ses frais de production (sa peine comprise) se trouvent remboursés, il faut bien qu'il augmente le prix de ses produits ; et de cette manière fasse supporter au moins une forte partie de l'impôt à ses consommateurs ».

<sup>24</sup> KOTLIKOFF Laurence et SUMMERS Lawrence H. (1986), NBER working paper series tax incidence 3, Working Paper No. 1864, page 1.

<sup>25</sup> SAUVEPLANE Paul et SIMULA Laurent pour le Conseil des prélèvements obligatoires (2017), Où va l'impôt sur les sociétés ?, Rapport particulier n°6 Document de travail, page 7.

<sup>26</sup> Quand l'élasticité est nulle la demande ne varie pas à la hausse ou à la baisse quand le prix varie. La demande reste inchangée quel que soit le prix. C'est notamment le cas des produits de première nécessité : bien que le prix augmente, la consommation se maintient car il existe peu de produits de substitution. Quand l'élasticité est négative, un changement de prix à la hausse est susceptible de provoquer une variation à la baisse des volumes de la demande (et inversement).

<sup>27</sup> Par exemple nombre de travaux de l'OCDE se focalisent sur les droits d'accises, sans tenir compte de la TVA. Cette dernière est exclue de l'analyse au motif que cela permettrait « de se focaliser sur les taxes qui changent le prix des énergies par rapport aux autres produits ». Or les pratiques consistant à assujettir à la TVA les droits d'accises rendent caduc cet argument, les droits d'accises générant des coûts au titre de l'énergie consommée

mais aussi de la TVA qui constitue une double imposition. Citation extraite de : OCDE (2018), Taxing Energy Use 2018 Companion to the Taxing Energy Use Database, 14 février 2018, page 14, accessible avec le lien [https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-energy-use-2018\\_9789264289635-en#page16](https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-energy-use-2018_9789264289635-en#page16)

<sup>28</sup> Pour les départements de Corse, les taux et parts figurent à l'article 575 E bis.

<sup>29</sup> <https://www.douane.gouv.fr/fiche/la-fiscalite-appliquee-aux-tabacs-manufactures>

<sup>30</sup> PLFSS 2017, Annexe 10 Fiches d'évaluation préalable des articles du projet de loi, page 130  
<https://www.douane.gouv.fr/fiche/la-fiscalite-appliquee-aux-tabacs-manufactures>

<sup>31</sup> Calcul dit « en dedans » cf. Circulaire du 22 janvier 2019, Fiscalité applicable aux tabacs manufacturés, NOR : CPAD1902463C

<sup>32</sup> 20 % du prix hors taxes est équivalent à 16,67 % du prix toutes taxes comprises si la taxe est à 20 %.  
Exemple :

Prix d'un bien HT	100,00 €
TVA si taux à 20%	20,00 €
Prix TTC intégrant TVA à 20%	120,00 €
Poids de la TVA dans le prix TTC (20€/120€)	16,67 %

<sup>33</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl4072-ei.pdf>

<sup>34</sup> COMMISSION DES COMPTES DE LA SECURITE SOCIALE (2018), Le comptes de la Sécurité Sociale Résultats 2017 et Prévisions 2018, Rapport, Juin 2018, page 63.

<sup>35</sup> Calculs faits sur la base d'un rendement 2018 de 97 millions, 131 fois moins élevé que le rendement du DCT (qui a rapporté au global 12,7 milliards d'euros selon les Douanes et coûtait 5,24 € en moyenne par paquet) et 33 fois moins élevé que celui de la TVA (qui a rapporté au global 3,2 milliards d'euros selon nos estimations et coûtait 1,32 € en moyenne par paquet).

<sup>36</sup> A l'exception du gaz naturel, soumis à la TICGN, et des hydrocarbures solides.

<sup>37</sup> La loi de finances pour 2017 a introduit une majoration des tarifs de la taxe intérieure de consommation sur les carburants pour la région Île-de-France. Applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, cette mesure vise à financer le développement des transports en commun par le syndicat des transports de la région Île-de-France.

<sup>38</sup> REPUBLIQUE FRANÇAISE (2018), Annexe au projet de loi de finance pour 2019, Evaluation des voies et moyens Tome I, Les évaluations de recettes, page 27.

<sup>39</sup> Voir par exemple OPINIONWAY (2019), Ecoscope pour Les Echos et Radio Classique, Mars 2019. « La grande majorité des Français (77%) se montrent opposés à sa réinstauration en 2020. Près d'un Français sur deux (47%) ne souhaite même pas du tout cette réinstauration... Même en cas d'allocation des recettes créées par la hausse des taxes sur les carburants au financement de la transition écologique, les Français seraient opposés à la reprise de ces hausses, même si cette opposition serait moins marquée (60%, dont 29% tout à fait opposé). »  
<https://www.opinion-way.com/fr/sondage-d-opinion/sondages-publies/opinionway-pour-les-echos-et-radio-classique-ecoscope-mars-2019/viewdocument.html>

<sup>40</sup> Voir par exemple TONNELIER Audrey (2018), *Quelle part des taxes vertes est réellement affectée à la transition écologique ?*, Le Monde, 6 novembre 2018  
[https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/11/06/bataille-de-chiffres-autour-de-la-fiscalite-verte\\_5379493\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/11/06/bataille-de-chiffres-autour-de-la-fiscalite-verte_5379493_823448.html)

<sup>41</sup> Pour l'Union française des industries pétrolières (UFIP) la TICPE équivaut à ce stade « à une taxe carbone de 223 €/t CO<sub>2</sub> pour le gazole et 300 €/t pour l'essence ». UFIP (2019) L'industrie pétrolière française en 2018 et perspectives 2019, Conférence de presse du 28 mars 2019, page 23 : [https://www.ufip.fr/uploads/pdf/UFIP\\_-\\_Conf%C3%A9rence\\_de\\_presse\\_28\\_mars\\_2019\\_Paris\\_1.pdf](https://www.ufip.fr/uploads/pdf/UFIP_-_Conf%C3%A9rence_de_presse_28_mars_2019_Paris_1.pdf)

<sup>42</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, le taux de TVA est de 20 % en métropole et de 13 % en Corse.

<sup>43</sup> Il a été introduit les articles 14 à 17 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique, dite loi « POPE ».

<sup>44</sup> MAUREY Hervé (2018), Dispositif des certificats d'économies d'énergie, 15ème législature, Question écrite n° 08020 publiée dans le JO Sénat du 06/12/2018, page 6133.

<sup>45</sup> « Les actions déclenchées par les CEE mobiliseront de 8 à 10 milliards d'euros en trois ans » selon la Réponse du Ministère de la transition écologique et solidaire publiée dans le JO Sénat du 11/04/2019, page 1998.

<sup>46</sup> Associations Familiales Catholiques (AFC), Association Française Indépendante de l'Électricité et du Gaz (AFIEG), Association Française du Gaz (AFG), Association Force Ouvrière Consommateurs (AFOC), Associations Familiales Laïques de Paris (AFL de Paris), Union Professionnelle des Industries Privées du Gaz (UPRIGAZ), Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), Association Nationale des Opérateurs Détaillants en Énergie (ANODE), La Confédération Nationale du Logement (CNL), Union Française de l'Électricité (UFE) (2018), Lettre à Monsieur François de Rugy Ministre de la Transition écologique et solidaire, Objet : Prolongement de la 4<sup>ème</sup> période des certificats d'économies d'énergie (CEE), consultable avec le lien [https://www.ufip.fr/uploads/pdf/2019\\_02\\_01 - Fran%C3%A7ois de Rugy - Lettre CEE.pdf](https://www.ufip.fr/uploads/pdf/2019_02_01 - Fran%C3%A7ois de Rugy - Lettre CEE.pdf)

<sup>47</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>

<sup>48</sup> Voir par exemple DESMARETS Thierry (2006) *La transparence des revenus pétroliers : un enjeu majeur pour notre secteur d'activité in Association d'Economie Financière*, in ASSOCIATION D'ECONOMIE FINANCIERE (2006) Rapport moral sur l'argent dans le monde 2006 Finances et lutte contre la pauvreté dans le monde, les enjeux éthiques : régulation de la finance, exclusion bancaire, mécénat et entreprises, 489 pages.

<sup>49</sup> L'article L. 225-102-3 du Code de commerce - transcription de DIRECTIVE 2013/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 juin 2013 relative aux Etats financiers annuels, aux Etats financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises - soumet les grandes entreprises et les entités d'intérêt public actives dans les industries extractives ou l'exploitation des forêts primaires à l'obligation de rendre public dans un rapport annuel tout paiement égal ou supérieur à 100 000 euros effectué au profit des autorités des pays ou territoires où elles exercent leur activité.

<sup>50</sup> Ce coût est cohérent avec les données d'autres acteurs pétroliers, tels BP pour lesquels on constate 55 milliards de \$ de paiements aux Etats au titre de l'extraction au titre des 3 derniers exercices pour un chiffre d'affaires de 722 milliards de \$, soit un taux de 8 %.

<sup>51</sup> Selon <https://lavde.fr/le-marche-du-tabac-en-france/>

<sup>52</sup> Les résultats en Livre ou Yen ont été convertis en US dollar avec les parités suivantes :

Parités	2018	2017	2016
US dollar	1,00	1,00	1,00
Livre	0,78	0,74	0,81
Yen	109,68	112,63	116,60

<sup>53</sup> Estimation IEM à partir de données Eurostat (Principaux agrégats fiscaux de la comptabilité nationale [gov\_10a\_taxag] / Administrations publiques ; institutions de l'Union européenne / millions d'€ / items Autres impôts sur la production ; Impôts sur le revenu des sociétés y compris les gains de détention / Dernière mise à jour 19/03/2019 / Date d'extraction 26/03/2019). Il y avait 359 milliards d'euros d'impôts sur la production pour 418 milliards d'euros d'impôts sur le revenu, ce qui représente 0,86 € d'impôt de production pour 1 € d'impôt sur les sociétés ou 86 %.

<sup>54</sup> AMAFI (2017), Lettre 17-65, 19 octobre 2017. Le taux de 20 % pour les dividendes correspond au régime américain, plus favorable que tous les autres taux d'impositions présentés dans cette note (Allemagne, Italie, Suède, Espagne, Danemark, Belgique, Luxembourg, Suède, Pays-Bas ou Royaume-Uni).

<sup>55</sup> Le hors France non extractif représente pour Total 44 % des raffineries, 75 % des stations-services et 48 % des ventes.

## À PROPOS DES AUTEURS



**Nicolas Marques** est Directeur général de l'Institut économique Molinari. Diplômé en gestion (EM Lyon) et Docteur en économie (Université d'Aix Marseille), il a débuté sa carrière en enseignant l'économie, puis en exerçant des responsabilités marketing et commerciales dans de grands groupes bancaires français souhaitant développer leur offre d'épargne collective (plans d'épargne d'entreprise, plans d'épargne pour la retraite...). Avant de devenir Directeur général de l'IEM, en 2019, il contribuait au développement de l'Institut en tant que chercheur associé, avec plusieurs travaux sur les enjeux fiscaux, finances publiques et protection sociale.

Contact : nicolas@institutmolinari.org



**Cécile Philippe** détient un doctorat ès sciences économiques de l'Université Paris-IX Dauphine et un Desup en gestion des entreprises dans les pays en développement. C'est au sein d'un *think tank* américain qu'elle a terminé sa thèse portant sur les théories de l'information et l'émergence d'un marché de l'information sur Internet. De retour en Europe, elle a créé l'Institut économique Molinari en 2003. Auteure d'un grand nombre d'articles publiés dans des journaux aussi bien francophones qu'anglophones, elle a publié «*C'est trop tard pour la terre*», en 2007 (Éditions JC Lattès), puis *Trop tard pour la France? Osons remettre l'État à sa place*, en 2014 (Éditions Manitoba/Les Belles Lettres).

Contact : cecile@institutmolinari.org



**Lucas Léger** est diplômé des Universités de Hambourg et Rotterdam en analyse économique du droit. Il termine actuellement sa thèse au CNAM sur les aspects microéconomiques des protocoles distribués types blockchains. Il a collaboré et collabore avec des *think tanks* en Inde, en Chine et en France.

### PUBLICATIONS RÉCENTES DE L'IEM SUR LA FISCALITÉ

VAN DEN HAUWE Ludwig (2019), *Que penser de la Libra la cryptomonnaie de Facebook*, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, octobre 2019, 16 pages.

PHILIPPE Cécile, MARQUES Nicolas et ROGERS James (2019), *La pression sociale et fiscale réelle du salarié moyen au sein de l'UE*, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, 10<sup>ème</sup> édition, juillet 2019, 42 pages.

MARQUES Nicolas et PHILIPPE Cécile (2019), *Le partage de la contribution sociale et fiscale des entreprises du CAC 40 français en 2018... 265 milliards pour les salariés, 72 milliards pour les Etats et 36 milliards nets d'impôts pour les actionnaires*, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, 2<sup>ème</sup> édition, mai 2019, 40 pages.

MARQUES Nicolas (2019), *La taxation française des services numériques, un constat erroné, des effets pervers*, Institut économique Molinari, Paris-Bruxelles, mars 2019, 58 pages.

**Institut économique Molinari**  
institutmolinari.org

ISBN 978-2-9602387-3-0