

Produits pétroliers Les hydrocarbures, dont le Maroc consomme en moyenne annuelle 12 millions de tonnes, sont assujettis à deux catégories de taxes qui représentent presque 40% du prix. L'une est proportionnelle aux volumes consommés et l'autre est assise ad valorem sur les prix des carburants vendus aux consommateurs finaux. PAR **ABDELHAK MAÏSSOUR**

Quel traitement fiscal ?

Les produits pétroliers sont soumis à la Taxe Intérieure de Consommation (TIC), une taxe qui porte sur la quantité de carburant achetée (accise) et à la TVA qui s'applique au total du prix facturé. La TIC est liquidée et recouvrée par l'Administration des Douanes selon des quotités qui varient en fonction de la nature du produit : 2,42 DH/Litre de Gasoil et 3,76 DH/Litre de Super. Au moment de leur importation, les produits pétroliers subissent la TVA à l'importation au taux de 10% sur les prix déclarés, augmentés des droits d'importation, le cas échéant et des TIC. C'est le même taux qui est appliqué aux consommateurs finaux à la pompe.

Les taxes assises sur les carburants ont pour finalité principale d'assurer un rendement important et régulier au budget de l'Etat. En effet, ces taxes ont rapporté au budget, en 2018, 15,5 Milliards au titre des TIC et 11 Milliards au titre de la TVA (montant estimé), soit 10,4% des Recettes publiques ordinaires. Mais elles jouent aussi, a fortiori, un rôle de modération de la demande intérieure adressée à un produit importé en totalité.

Alors que l'évolution des recettes provenant de la TIC dépend de la variation quantitative de consommation, la TVA, par contre, étant assise sur les prix hors taxes, toute hausse au niveau international des cours se traduit mécaniquement par une augmentation des recettes y afférentes.

Le rapport parlementaire de 2016 affirme que les prix, hors taxes, pratiqués au Maroc depuis la libéralisation sont parmi les plus bas, en comparaison avec les autres pays non producteurs de pétrole. Ainsi, la pression fiscale appliquée par



→ Comparaison de la Structure du prix du gasoil Maroc-France

Composant	En France	Au Maroc
Prix d'achat	48,4%	52,70%
TIC	29,3%	30,60%
TVA	16,4%	9,10%
Marge Globale*	5,9%	7,60%
Total	100%	100%

*-Marge des distributeurs et détaillants.

l'administration marocaine entre TIC et TVA, et qui entre dans la composition des prix, a atteint 42% pour l'essence et 34,5% pour le gasoil alors que ce taux dépasse 66% en France et 70% au Royaume-Uni.

Toutefois, ce n'est pas le consommateur final qui bénéficie de cette pression fiscale jugée basse au Maroc, ce sont les distributeurs qui en profitent et largement selon les différentes études et rapports.

C'est pourquoi le gouvernement avait projeté, lors de la présentation du projet de la Loi de Finances 2018, de faire passer le taux de la TVA sur les carburants de 10% à 20%. L'idée derrière cette augmentation était d'ordre budgétaire

mais aussi en réponse à la doléance des professionnels du transport qui achètent leurs carburants à 10%, et vendent leurs produits et services à 14%, ce qui risque de créer une situation de butoir. Elle va aussi dans le sens des recommandations des assises de la fiscalité qui préconisent une réforme de la TVA dans le sens de la réduction du nombre de taux.

Ce projet a été abandonné car le gouvernement, d'une part, n'avait pas le moyen de différencier le segment des

professionnels de celui des ménages et d'autre part, l'augmentation du taux de la TVA sur les produits pétroliers aurait eu pour effet un renchérissement des prix de nombreux autres produits.

En fait, la mesure aurait dû passer sans accroc si c'était à droits constants, c'est-à-dire augmenter le taux de la TVA et réduire, voire supprimer la TIC. Car les assujettis professionnels, dont le carburant constitue un élément de coût (40% des coûts chez les transporteurs), ont la possibilité de déduire la TVA supportée en amont, ce qui n'est pas le cas de la TIC qui constitue un intrant alourdissant les coûts. Ainsi, les opérateurs du secteur du transport devraient y trouver leur compte et les ménages devront acheter leur carburant au même prix et auront gagné quand les prix des transports des voyageurs seront plus compétitifs.

Au niveau de l'I.S., et contrairement au secteur financier soumis au taux de 37%, le secteur de la distribution des carburants est soumis au taux normal de l'IS en dépit des énormes rentes engrangées depuis la libéralisation de ce secteur. Ainsi sa contribution fiscale (IS) atteint à peine 2% des recettes totales de l'I.S., contre 12% pour le secteur financier. On peut dire que cet état de fait est derrière la recommandation d'augmenter le taux de l'I.S sur les monopoles, préconisée notamment par le Conseil économique social et environnemental lors des dernières assises nationales de la fiscalité. La détente actuelle sur les prix des produits raffinés en Europe, notre principal fournisseur, est due à la faiblesse de la croissance dans cette zone. Un retournement de conjoncture risque d'être très douloureux pour le Maroc. En effet, quand la tendance se renversera et en l'absence d'un instrument d'arbitrage comme celui fourni par des capacités propres de raffinage, les consommateurs marocains, devront payer encore plus cher leurs carburants.

L'importation des produits raffinés fait perdre au Maroc un potentiel énorme en termes de valeur ajoutée. L'activité de raffinage est essentielle dans le sens où elle permet d'assurer un équilibre et une compétition saine pour tout le système national des hydrocarbures. ■

→ IMPORTATEURS DE CARBURANTS, UN MARCHÉ OLIGOPOLISTIQUE PAR NATURE

L'oligopole de fait des distributeurs est d'ordre logistique. En effet, les frais de courtage, de fret, d'assurances, de change et de stockage sont démultipliés en fonction du nombre d'importateurs. Par exemple, le coût du fret par tonne de produits raffinés dépend de la taille du navire affrété et par ricochet, de la surface financière de celui qui l'affrète et de sa capacité à absorber et stocker la quantité importée. Ainsi, seuls quelques opérateurs peuvent répondre à la double condition de la surface financière et des capacités de stockage dans les ports. Le marché des hydrocarbures est un marché de capacité et les marges des distributeurs se font à l'achat. De ce fait, les opérateurs qui détiennent les capacités de stockage, de logistique et la surface financière nécessaire sont les seuls faiseurs de marché.

→ SÉSAME POUR ÊTRE DISTRIBUTEUR DES CARBURANTS

L'activité de la distribution des carburants est soumise à un agrément avec un cahier des charges assez contraignant dicté par le ministère de tutelle :

- Il y a une sélection préalable des dossiers effectuée par le Ministère ;
- Chaque entreprise sélectionnée devra entamer les travaux de construction des capacités de stockage nécessaires qui s'élèvent à 2.000 m³ au minimum ou les louer.
- Chaque opérateur est appelé à construire un 1^{er} lot de 10 stations-service.
- Une fois cette étape franchie, le ministère délivrera à ces promoteurs un agrément provisoire pour entamer l'activité de distribution.
- Par la suite, les nouveaux entrants sont tenus de construire 20 autres stations-service chacun « dans les délais pour lesquels ils se sont engagés ».
- A la fin de cette phase, la tutelle délivrera à ces promoteurs les agréments définitifs.

Pour stimuler la concurrence sur le marché de la distribution au détail, le Conseil de la Concurrence recommande au gouvernement de substituer le régime des agréments applicable aux stations-services par un simple système déclaratif, de supprimer l'obligation de disposer d'un réseau de 30 stations-services, d'encourager la création de stations-services indépendantes et de supprimer la règle de chaînage entre les stations.

Une levée des barrières à l'entrée pour l'activité « stations-service » est donc nécessaire. Un paramètre que le gouvernement se doit d'adoucir par un simple système déclaratif en supprimant l'obligation de disposer de 30 stations pour pouvoir exercer.

→ UN PROJET DE RAFFINERIE MAROCO-RUSSE

En marge du Forum économique Russie-Afrique tenu à Sotchi en octobre 2019, les journaux ont évoqué la signature d'un accord pour la construction au Maroc d'un complexe pétrochimique d'une valeur de près de deux milliards d'Euros. L'accord, paraphé par M. Youssef El Alaoui, D.G de la société MYA Energy, le Président de la Banque de développement de la Fédération de Russie et le vice-président du Centre russe pour l'exportation, porte sur la construction d'un complexe chimique pour le raffinage et le stockage de produits pétroliers. La raffinerie, qui sera construite dans le cadre de ce projet, sera dotée dans un premier temps d'une capacité de raffinage de 100 mille barils par jour, et pourra dans un deuxième temps atteindre la capacité de 200 mille barils par jour, souligne le communiqué de MYA Energy.