

COMPTE RENDU DU GT BI DIRECTIONNEL DGDDI /DGFIIP DU 2 DÉCEMBRE 2019

TRANSFERT DE CERTAINES COMPETENCES DE LA DOUANE VERS LA DGFIIP

Le GT bidirectionnel qui s'est tenu le 2 décembre 2019 avait pour objet d'examiner le transfert de la taxe sur les véhicules routiers (TSVR) de la douane vers la DGFIIP.

Le calcul de l'assiette et la perception de la TSVR (aussi appelée taxe à l'essieu) sont effectués à ce jour par un service centralisé, le service national douanier de la fiscalité routière (SNDFR), basé à Metz. Ce service a lui-même été créé il y a quatre ans pour remplacer dans l'urgence le service taxe poids lourd (STPL), suite à la suppression de l'écotaxe par la ministre de l'environnement d'alors. Il lui a aussi été adjoint le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Actuellement, la taxe est due lors de la mise en circulation du véhicule, et par anticipation au début de chaque semestre. Sa mise en recouvrement est effectuée par la recette interrégionale (RI), elle-même basée à Metz.

Le projet est de transférer la déclaration et le recouvrement de la TSVR à la DGFIIP, dans chacun des SIE territorialement compétents ou à la DGE.

La taxe serait auto-liquidée annuellement à terme échu et les contrôles seraient effectués par la DGFIIP. Le transfert serait effectif à compter du 1er janvier 2021.

Le SNDFR serait maintenu et se verrait renforcé dans sa mission TICPE, pour les véhicules immatriculés à l'étranger et se verrait confier la délivrance des renseignements tarifaires contraignants. Le projet actuel aboutirait à 65 emplois supprimés pour 35 créés.

La **CFTC Finances Publiques** salue l'annualisation de la taxe et son paiement par terme échu (mesures demandées par l'alliance), mais déplore en revanche un transfert qui laisse de nombreuses zones d'ombres:

- La douane s'est impliquée dans la création d'outils informatiques efficaces pour gérer la TSVR, comme la nouvelle procédure dématérialisée de déclaration des véhicules DRIVE, SEMAPHORE pour le recouvrement forcé ou FIDEL pour l'archivage. La mise en place de ces outils s'est avérée coûteuse, tant sur le plan financier qu'en investissement humain;

- La centralisation de la TSVR a permis en cinq ans de développer, avec le SNDFR de Metz, un service reconnu pour son efficacité et la qualité du service rendu compte tenu de l'expertise et de l'implication professionnelle des agents qui y travaillent. De plus, il ne paraît pas illogique que le service qui verse des subventions d'Etat par le biais de la TICPE soit aussi celui qui effectue les contrôles par le biais de la TSVR.

Lors de la mise en place du SNDFR, la DGDDI s'était vue contrainte de faire des recrutements locaux, faute d'arrivée.

- L'essentiel du parc routier concerné par la TSVR porte sur des locations ou des sous-locations de véhicules qui ne pourront pas être appréhendés au niveau de la liasse fiscale, et pour lesquels le contrôle de circulation reste essentiel, ainsi que la possibilité de se retourner contre le propriétaire véritable du véhicule. Par ailleurs, les professionnels qui paient cette taxe sont très variés, allant des grands groupes internationaux à des particuliers qui effectuent quelques prestations par an et qui ne sont pas gérés par les SIE. Au total, 100 000 camions changent de statut par an, pour lesquels le SNDFR effectue le contrôle documentaire. A terme, il est à craindre que cette réforme touche tous les douaniers et que la DGDDI perde l'ensemble de ses missions fiscales, basées sur des modes d'action et d'appréhension spécifiques (ainsi la taxe à l'essieu est une taxation à la silhouette).

Les services de la DGFIP ne sont pas familiers de ce mode de procédures.

- Aussi, comme l'a souligné l'alliance CFDT-CFTC, le transfert éventuel à la DGFIP s'inscrirait dans un moment de suppression d'effectifs et de restructurations majeures. Compte tenu de son enjeu financier mineur et dans un contexte de pression statistique, son contrôle risque de se trouver très rapidement marginalisé.

- Après la suppression brusque de la STPL, le dépouillement du SNDFR de sa mission essentielle montre qu'une fois de plus nos gouvernants n'obéissent qu'à des logiques comptables court-termistes de diminution des effectifs. Si la TSVR est un petit impôt par son montant (177 millions), il fait partie des instruments fiscaux à finalité écologique et son mode de perception actuel apparaît calibré pour la mise en place d'une future écotaxe prévue par la législation européenne.

Pour la CFTC Finances Publiques, la TSVR répond à des enjeux qui ne sont pas uniquement comptables. Sa spécificité justifie son maintien dans la sphère douanière. Le SNDFR, qui en quelques années a fait ses preuves dans la mission qui lui a été confiée, doit être confirmé dans ses attributions.

CONTACT PRESSE CFTC :

Mail : cftcdgip@gmail.com