

Présentation du rapport sur :

# **L'Octroi de Mer à La Réunion en 2023 : constat et propositions**



**Vendredi 29 septembre 2023**

## Objectifs du rapport

- comprendre l'impact de l'OM sur l'économie locale, les prix et le financement des collectivités locales
- expliquer son fonctionnement au grand public dans un document à vocation pédagogique
- adopter une approche plus pragmatique que les précédents rapports sur le même sujet
- Proposer des pistes pour réformer le dispositif
- instaurer un débat serein et apaisé

# L'OM en quelques dates

**L'OM est une taxe spécifique aux DROM qui :**

- remonte à 1670 en Martinique et 1850 à La Réunion
- répondait initialement à une logique de financement public
- répond aussi depuis les années 70 à une logique économique de développement industriel local
- transformée en 1989 en une taxe interne applicable aux produits importés et à la production locale
- dont la gestion a été transférée au Conseil Régional depuis la loi du 02 août 1984, compétence
- Modifié en 2004 par l'adoption d'un dispositif de taxation différentielle de la production locale avec un écart maximum de 20% et 30%

## Triple objectif de l'OM

- rendement fiscal satisfaisant pour les collectivités locales
- développement économique des entreprises locales
- maîtrise de la pression fiscale vis-à-vis des consommateurs

## Une ressource fiscale importante pour les collectivités locales

### En 2022, l'OM a rapporté :

- plus de 1,5 milliards dans les DROM, dont :
- 557 millions pour La Réunion, FRDE compris (+15% sur 1 an)
  - 413 M€ aux communes via la Dotation Globale Garantie (DGG) => 34% de leurs recettes de fonctionnement
  - 144 M€ à la région (FRDE compris) => OMR au taux de 2,5%

### Répartition du Fonds Régional pour le Développement et l'Emploi (FRDE) :

- 80% pour les communes,
- 20% pour la Région.

## Une aide efficace pour le développement économique local ?

- 16 taux différents qui varient de 0 à 61,5 %.
- 75 % des importations taxées entre 0 % et 6,5 %.
- taux moyen de 7,5% (total des recettes perçues / total des valeurs importées).
- seuil de taxation des entreprises de production locale à 550 000 € de chiffre d'affaires,
- différentiel de taxation de la production locale avec un écart de 20% et 30%
- exonération des intrants destinés au secteur productif (industrie, l'artisanat de fabrication et de transformation, la pêche et l'aquaculture)
- absence de taxation pour 90% de la production locale
- taxation de 5 produits fabriqués localement : cigarettes, foie gras, alcool, ciments et tôles de couverture (rendement estimé à environ 8M € par an)

=> Au total, une aide estimée à 169 millions en 2022, dont 26 millions pour l'exonération des intrants

## Proposition de transformation de l'OM en taxe « déductible »

### CONSTAT :

- OM = taxe interne intégrée au prix de revient (au même titre que le coût du transport) qui impacte à la hausse la formation des prix à chaque étape de la chaîne de valeur (dont les marges successives et la TVA payée par le consommateur final)

### PROPOSITIONS :

- exclure l'OM de la chaîne de de valeur = > OM toujours calculée sur la valeur CAF, mais comptablement « déductible »
- reporter le montant de l'OM sur les factures à chaque maillon de la chaîne supporté définitivement par le consommateur final

## Simulation de l'impact OM vs OM « déductible » sur les prix :

Produits alimentaires par bateau		système actuel	OM taxe déductible	Ecart
<b>Importateur :</b>				
Valeur d'achat fournisseur Europe		50,00 €	50,00 €	
Frais d'approche maritime (1)	15.00%	7,50 €	7,50 €	
valeur CAF (2)		57,50 €	57,50 €	
<b>OME payé (3)</b>	<b>6.50%</b>	<b>3,74 €</b>	<b>3,74 €</b>	
TVA à l'import (4)	8.50%	4,89 €	4,89 €	
<b>Coût de revient (5)</b>		<b>61 €</b>	<b>57,50 €</b>	
<b>marge brute (6)</b>	<b>50.00%</b>	<b>30,62 €</b>	<b>28,75 €</b>	
<b>Ecart de marge</b>			<b>1,87 €</b>	<b>2.03%</b>
Prix de vente HT (7)		91,86 €	86,25 €	
TVA facturée (8)	8.50%	7,81 €	7,33 €	
OME facturé (9)			3,74 €	
<b>prix de vente TTC</b>		<b>99,66 €</b>	<b>97,32 €</b>	
<b>Ecart</b>			<b>2,35 €</b>	
<b>TVA reversée par l'importateur</b>		<b>2,92 €</b>	<b>2,44 €</b>	
<b>Grossiste</b>				
Prix d'achat HT		91,86 €	86,25 €	
OME payé déductible			3,74 €	
TVA déductible		7,81 €	7,33 €	
<b>marge brute (6)</b>	<b>50.00%</b>	<b>45,93 €</b>	<b>43,13 €</b>	
<b>Ecart de marge</b>			<b>2,80 €</b>	<b>2.03%</b>
Prix de vente HT (achat + marge)		137,78 €	129,38 €	
TVA facturée	8.50%	11,71 €	11,00 €	
OME facturé			3,74 €	
<b>prix de vente TTC</b>		<b>149,50 €</b>	<b>144,11 €</b>	
<b>Ecart</b>			<b>5,39 €</b>	
<b>TVA reversée par le grossiste</b>		<b>3,90 €</b>	<b>3,67 €</b>	
<b>Détaillant</b>				
Prix d'achat HT		137,78 €	129,38 €	
OM payé déductible			3,74 €	
TVA déductible		11,71 €	11,00 €	
<b>marge brute</b>	<b>50.00%</b>	<b>68,89 €</b>	<b>64,69 €</b>	
<b>Ecart</b>			<b>4,20 €</b>	<b>2.03%</b>
Prix de vente HT		206,68 €	194,06 €	
TVA facturée	8.50%	17,57 €	16,50 €	
OM facturé			3,74 €	
<b>Prix de vente TTC</b>		<b>224,24 €</b>	<b>214,30 €</b>	
<b>Ecart</b>			<b>9,95 €</b>	<b>4.44%</b>
Total des marges payées		145,44 €	136,56 €	
<b>Ecart</b>			<b>8,88 €</b>	<b>6.10%</b>
<b>TVA payée par le consommateur final</b>		<b>17,57 €</b>	<b>16,50 €</b>	
<b>Ecart</b>			<b>1,07 €</b>	<b>6.10%</b>
<b>OM payé par le consommateur</b>		<b>3,74 €</b>	<b>3,74 €</b>	
<b>Ecart total des marges payées par le consommateur par rapport au prix de vente final TTC.</b>				
			<b>8,88 €</b>	<b>3.96%</b>
<b>Ecart total de TVA payée par le consommateur</b>				
			<b>1,07 €</b>	<b>6.10%</b>



<b>Voiture thermique (1)</b>	Prix d'achat	20 000 €	
	<b>Prix de vente</b>	<b>40 008 €</b>	
	<b>Gain potentiel</b>	<b>2 051 €</b>	<b>5,1%</b>
<b>alimentaires par avion (2)</b>	Prix d'achat	50 €	
	<b>Prix de vente</b>	<b>312 €</b>	
	<b>Gain potentiel</b>	<b>13,84</b>	<b>4,4%</b>
<b>alimentaires par bateau (2)</b>	Prix d'achat	50 €	
	<b>Prix de vente</b>	<b>224,24</b>	
	<b>Gain potentiel</b>	<b>10 €</b>	<b>4,4%</b>
Production locale	aucune incidence pour les 90% déjà exonérées		

### 1. Taux d'OM voiture thermique :

- 28% pour les voitures supérieures à 2 500 cm<sup>3</sup> ;
- 23% pour les voitures entre 2 000 et 1 500 cm<sup>3</sup> ;
- 18 % pour les voitures entre 1 500 à 1 000 cm<sup>3</sup> ;
- 13% pour les voitures inférieures à 1 000 cm<sup>3</sup>.

### 2. Taux d'OM produits alimentaires :

- taux d'OM "normal" : 6,5%
- Exemples de taux exceptionnels :
  - Riz : 0%
  - Huile : 28%

# Pour une gouvernance élargie

## Pour une gouvernance tripartite :

- acteurs économiques
- politiques
- société civile, dont citoyens

## Sur :

- le processus de définition et de décision ;
- la lisibilité sur la stratégie et les objectifs de la politique de développement
- les rendements et l'utilisation des recettes de l'OM (notion d'adhésion et de consentement à la taxe)

# Pour une meilleure traçabilité de l'OM

## CONSTAT :

- défiance envers l'OM en raison de sa dissolution dans le circuit économique qui favorise l'opacité

## OBECTIF :

- plus de transparence sur les coûts, marges et recettes fiscales par la mise en place d'un dispositif permettant sa traçabilité et d'identifier la responsabilité de chacun dans la formation des prix

## MODALITE :

- révision de la réglementation sur le secret des affaires (Loi n° 2018-670 du 30 juillet 2018 art 151-8 -3)

## Pour un meilleur suivi du dispositif

**Profiter de la traçabilité de l'OM « déductible »  
pour :**

- Adopter des outils d'analyse plus performants (ex : suivi de la valeur CAF des marchandises pour une meilleure identification des hausses dans la formation des prix)
- analyser la pertinence de certains différentiels de taux qui ne bénéficient pas forcément aux consommateurs ni à l'emploi local

## Le coût du transport dans la formation des prix et dans l'assiette de l'OM

### CONSTAT :

- La valeur CAF intègre le coût du transport
- l'OM est calculée sur la valeur CAF
- A NOTER : 70 à 80% des importations ne concurrencent pas la production locale

### PROPOSITION :

- sortir le coût du transport de l'assiette de calcul de l'OM

### PREREQUIS :

- maintenir le niveau actuelle des recettes fiscales
- maintenir la protection de la production locale

### SOLUTION :

- mieux prendre en compte le handicap structurel lié au « surcoût » du transport dans le cadre d'un dispositif spécifique national ou communautaire avec les compagnies maritimes.

## Vers un effet bénéfique sur les prix ?

### CONSTAT :

- déficit de concurrence avec effet inflationniste sur les prix en dépit des dispositifs d'aide ou de compensation des handicaps structurels existants
- dispositif qui ne permet pas d'identifier clairement ces abus et *a fortiori* de les contrer

### SOLUTION :

- identifier plus facilement les abus à défaut de pouvoir les interdire en l'état de la réglementation actuelle

### A NOTER :

- La répercussion sur les prix dépend de l'entière responsabilité des acteurs économiques (loi de régulation économique de 2012, art 18)

## Pour le remplacement de l'OM par une TVA régionale ?

### AVANTAGES :

- TVA connue et maîtrisée dans ses principes et son fonctionnement
- plus grande transparence tout en préservant le secret des affaires
- aménagements « mineurs » à prévoir d'un point de vue législatif et administratif

### INCONVENIENTS :

- travail important pour paramétrer les taux de taxation et définir les éventuelles exonérations appropriées pour garantir :
  - le même rendement fiscal
  - le développement économique local
  - l'absence d'impact négatif sur les prix (en raison de l'élargissement de l'assiette aux services)

### PREREQUIS :

- Identifier et « individualiser » clairement les recettes de la TVA-R
- garantir la même autonomie de gestion en local que l'OM
- Poursuivre le triple objectif de l'OM

# CONCLUSION

## 2 options pour la réforme du dispositif actuel :

- mise en place d'un OM « déductible » pour une meilleure lisibilité et une baisse des coûts mais sans garantie de répercussion sur les prix
- mise en place d'une TVA-R en gestion locale conditionnée par la poursuite du triple objectif de l'OM

## 2 propositions complémentaires :

- suppression du transport dans l'assiette de l'OM, éventuellement de la valeur CAF tout en maintenant le même niveau de ressource fiscale des collectivités et de protection de la production locale
- changement de dénomination de l'OM en raison du caractère négativement connoté d'une taxe qui remonte à l'époque coloniale