

Royaume du Maroc



*Département de l'Economie, des Finances
et de la Privatisation*



*Direction de la Politique Economique
Générale*

Réflexion sur une fiscalité énergétique améliorée

- Mai 2001 -

Naï ma EL OUADI

Document de travail n° 64

Ce document de travail engage la responsabilité de son auteur. Il est diffusé par la Direction de la Politique Economique Générale pour introduire un débat sur le sujet en question et susciter des observations.

Table des matières

Préambule.....	2
1.Aperçu sur le secteur énergétique au Maroc	2
1.1. Production énergétique.....	2
2. Evolution des prix énergétiques	6
2.1. Cours mondiaux du pétrole brut.....	6
2.2. Prix nationaux des produits énergétiques à la consommation.....	6
3. Fiscalité énergétique.....	8
3.1. Historique du système fiscal et tarifaire	8
3.2. Produits pétroliers et finances publiques.....	10
3.3. Poids de la fiscalité dans les prix des produits pétroliers	10
4. Mesures incitatives en vigueur	13
5. Propositions d'axes de réformes pour une fiscalité améliorée.....	13

Préambule

Les produits pétroliers constituent l'essentiel de la consommation énergétique marocaine. Une hausse de leurs prix constitue toujours une occasion pour évaluer son incidence sur l'économie et sur les finances publiques mais aussi pour débattre de la question de la formation des prix et tout particulièrement de la fiscalité pétrolière.

Pendant la dernière flambée, le cours du Brent a triplé entre janvier 1999 et décembre 2000 mais l'augmentation des prix des produits pétroliers à la consommation a été limitée à 26% grâce à l'intervention de la Caisse de Compensation. Une évaluation de la DPEG, sur la base du TES 1990, révèle que cette augmentation a, tout de même, engendré, au niveau macroéconomique, un impact global d'environ 2,7% sur les coûts de production¹.

Outre la diversification des sources énergétiques pour atténuer la dépendance du pays et la libéralisation du secteur favorisant la dynamique concurrentielle, l'adaptation de la fiscalité constitue un instrument puissant d'amélioration de la politique énergétique.

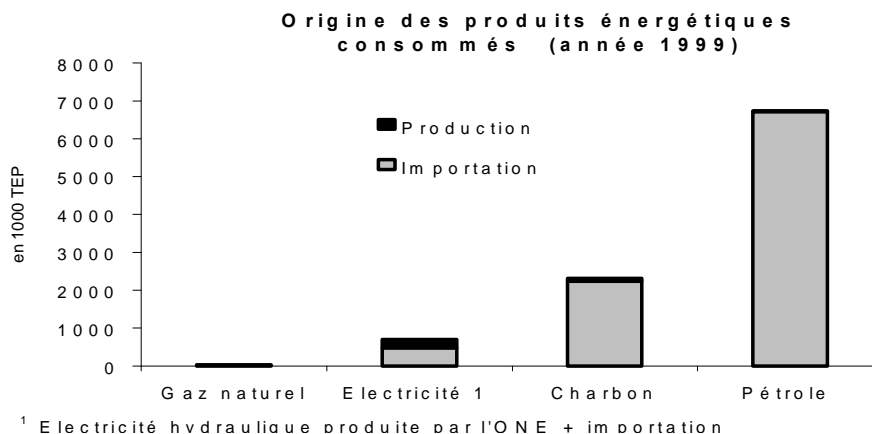
Le but de la présente note, qui s'insère dans le cadre d'un ensemble de travaux traitant de la politique énergétique, est d'étudier la structure des prix des produits énergétiques et d'apprécier le poids de la fiscalité en vue de suggérer des mécanismes pouvant atténuer l'impact des chocs pétroliers sur l'économie nationale en sauvegardant la compétitivité des entreprises, le pouvoir d'achat des consommateurs et la stabilité des finances publiques.

1. Aperçu sur le secteur énergétique au Maroc

Cet aperçu qui se base sur les chiffres émanant du Département de l'Energie permet de se faire une idée sur le paysage énergétique du pays à travers l'analyse des grandeurs qui caractérisent la production et la consommation nationales.

1.1. Production énergétique

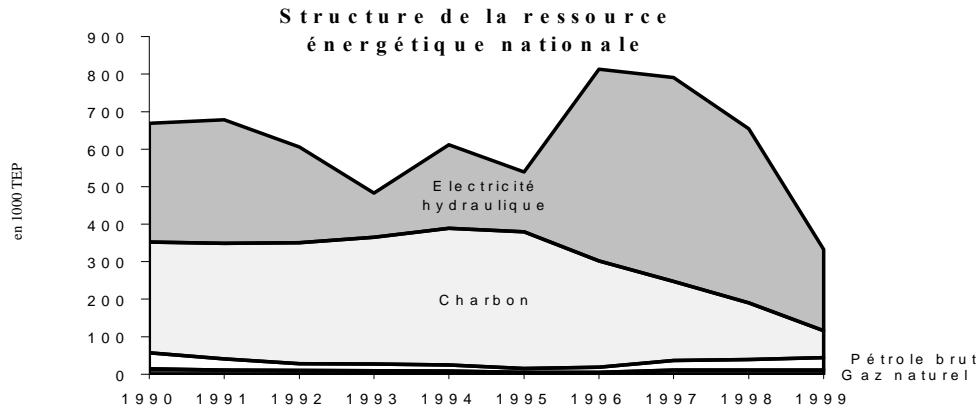
- La situation énergétique au Maroc est caractérisée par une forte dépendance vis-à-vis de l'étranger puisque la quasi-totalité des produits pétroliers qui constituent l'essentiel de la consommation est importée sous forme brute.



¹ Cf. note analytique sur les taxes intérieures de consommation des produits pétroliers élaborée par la Direction en avril 2001.

Ressource énergétique nationale

- La ressource énergétique d'origine locale exploitée actuellement est très faible compte tenu du peu de gisements naturels dont dispose le pays. L'énergie hydraulique vient en tête mais reste dépendante de l'aléa climatique. La production nationale de charbon livrée en totalité à l'ONE ne cesse de régresser en raison de la cessation progressive de l'activité de la mine de Jerrada.



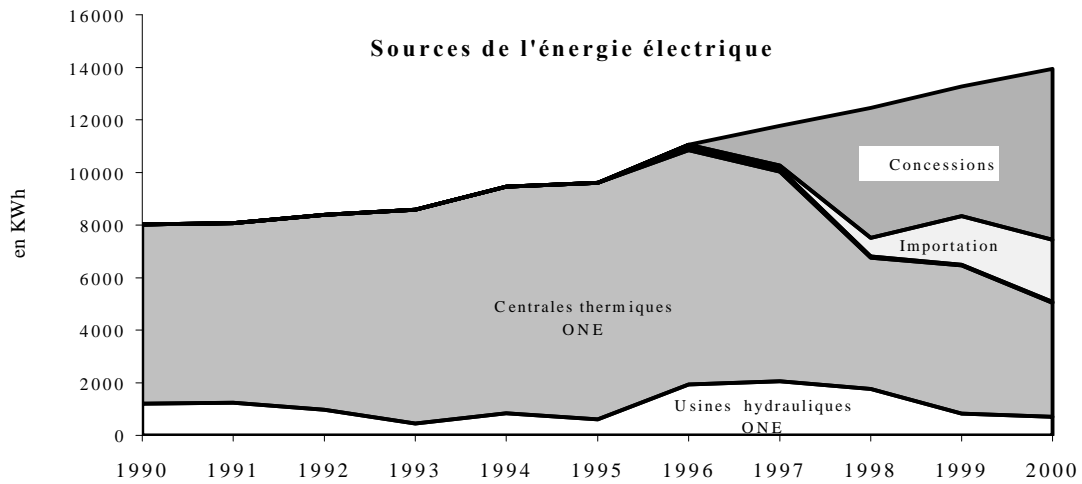
Produits pétroliers

- Le raffinage du pétrole brut importé est assuré par deux raffineries : la SAMIR et la SCP qui ont été privatisées en 1998 et fusionnées en 1999. Ces deux dernières assurent la totalité des besoins du pays en carburants et environ 20% en gaz butane.
- La distribution des produits pétroliers est contrôlée par dix-huit sociétés dont la plupart sont des filiales de multinationales. Shell détient le réseau le plus important suivi par Total- Mory, Mobil Oil, Petrom, CMH et Afriquia.

Electricité

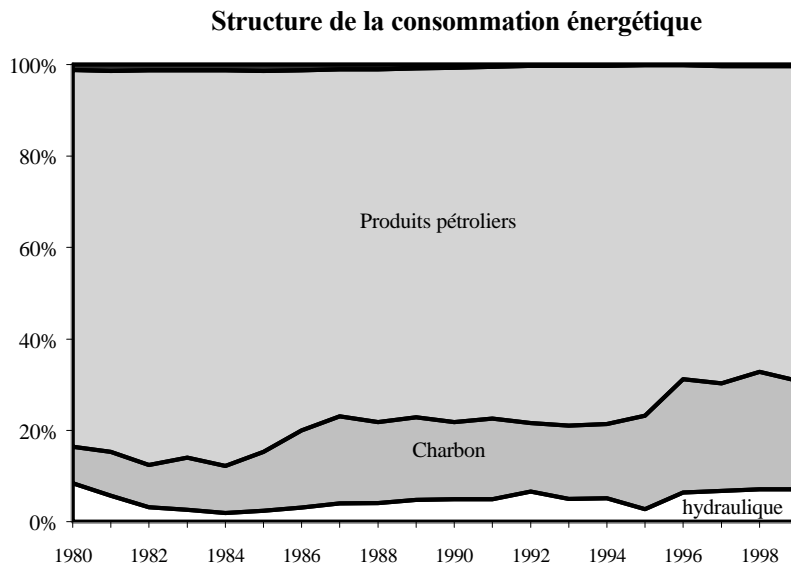
- La production d'électricité est assurée par les centrales hydrauliques et thermiques de l'ONE, les centrales thermique concédées de Jorf Lasfar, le parc éolien du Détroit et les interconnexions avec l'Espagne et l'Algérie. L'ONE est le seul acheteur et transporteur qui assure lui-même 25% de la distribution et vend le reste aux régies de distribution et aux concessionnaires (Lydec, Rédal...). Certaines industries produisent de l'électricité pour leurs propres besoins (0,3% de la production nationale) comme les filiales de l'OCP, les sucreries nationales, les cartonneries, les raffineries, la Cellulose du Maroc...

- Au niveau de la production, le fait le plus marquant est l'essor, à partir de 1996, de la production concédée et des interconnexions électriques avec l'étranger en relation avec la réforme institutionnelle autorisant ce type de partenariat entre l'ONE et les opérateurs privés.



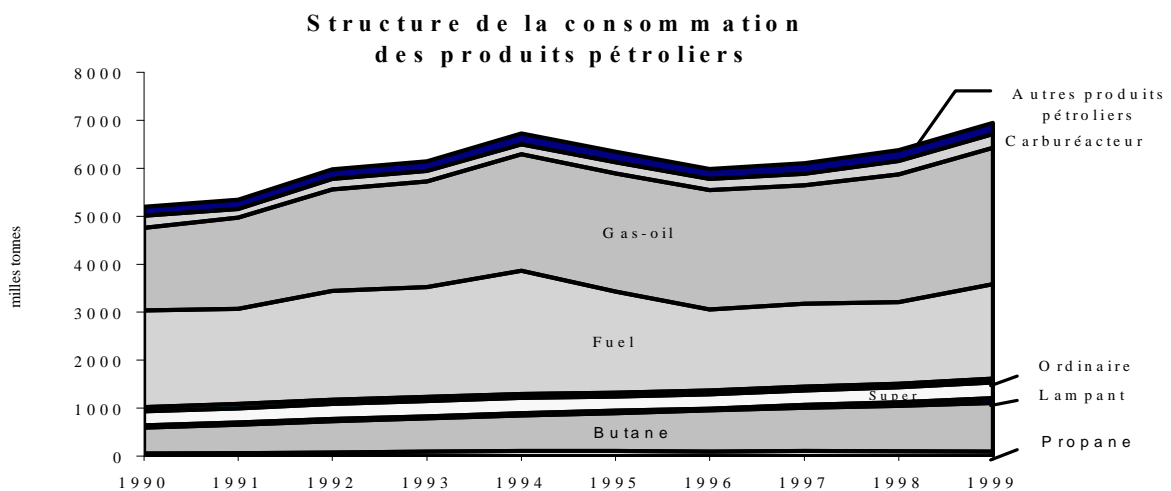
1.2. Consommation énergétique

Les produits pétroliers ont contribué à hauteur de 69% dans la satisfaction de la consommation énergétique en 1999. Leur proportion a légèrement diminué au profit du charbon de plus en plus importé principalement pour la production d'électricité.



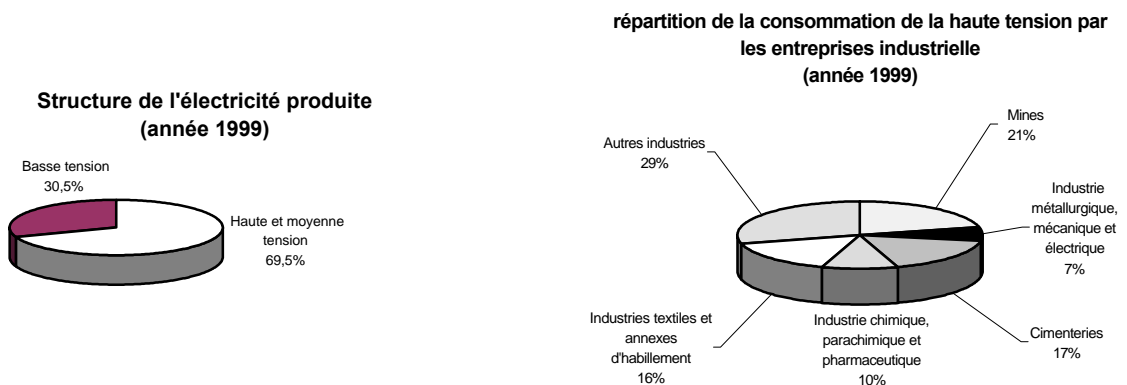
Produits pétroliers

- Les produits pétroliers les plus consommés sont le gasoil, le fuel-oil et le butane. La proportion du fuel dans la consommation des produits pétroliers a diminué passant de 39% en 1990 à 28% en 1999. Durant la même période, celle du gasoil a augmenté de 33% à 41% et celle du butane est passée de 10% à 15%.
- Les produits pétroliers sont utilisés à raison de 70% par les secteurs économiques (15% pour la production électrique et 55% pour les autres secteurs) tandis que les 30% restants sont destinés à l'usage domestique.
- L'accroissement de la demande en gasoil au détriment des essences est étroitement lié au différentiel du prix qui est en faveur du gasoil.
- La position du fuel est affectée par la reconversion des industries (notamment les cimenteries) au gasoil et charbon mais son utilisation dans la génération de l'électricité reste importante surtout dans les centrales de l'ONE qui utilisent actuellement, parmi ses combustibles, près de 27% du fuel.



Electricité

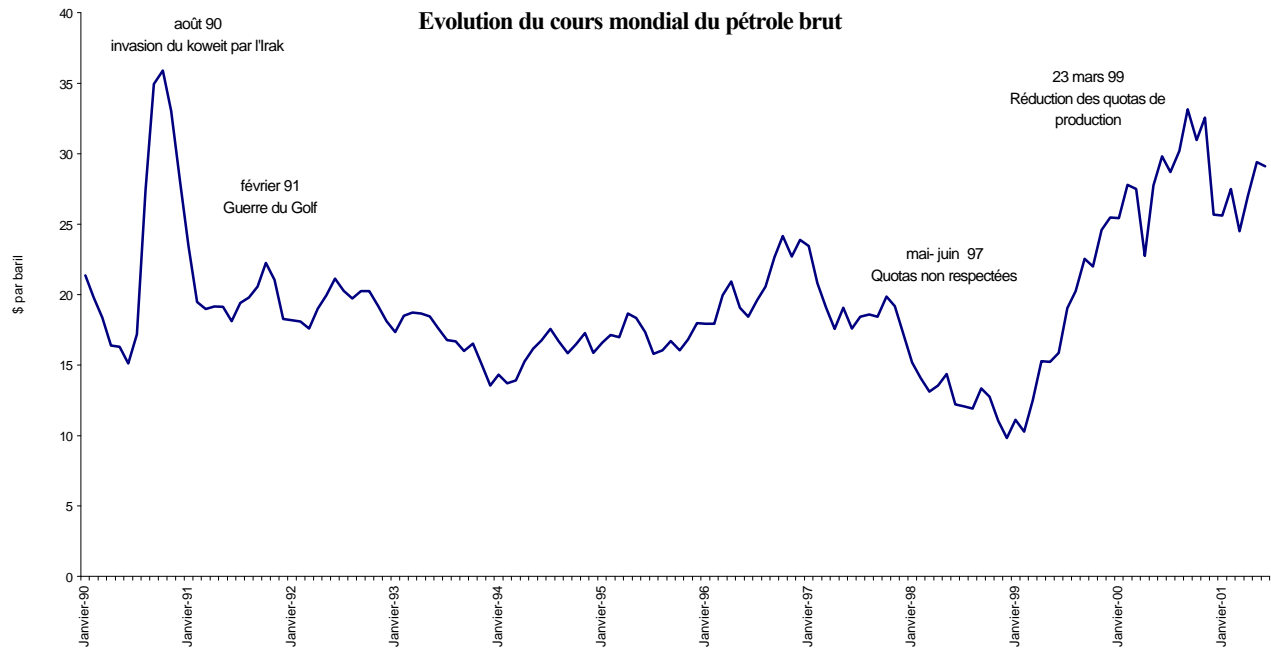
- Les ménages consomment 21% de l'électricité et les entreprises 70%. Parmi ces derniers, les principaux utilisateurs sont les mines, les cimenteries, les industries de textile et d'habillement et les industries chimiques et parachimiques.



2. Evolution des prix énergétiques

2.1. Cours mondiaux du pétrole brut

- Les bouleversements politiques qui ont surgi en Europe de l'Est conjugués à la crise du Golf se sont traduits par une stagnation de la demande mondiale engendrant ainsi une baisse des prix durant la décennie 90. La dernière hausse des cours est le résultat de la réduction des quotas décidés par l'OPEP en 1999 dans une conjoncture économique mondiale marquée par la reprise asiatique et une forte croissance américaine.

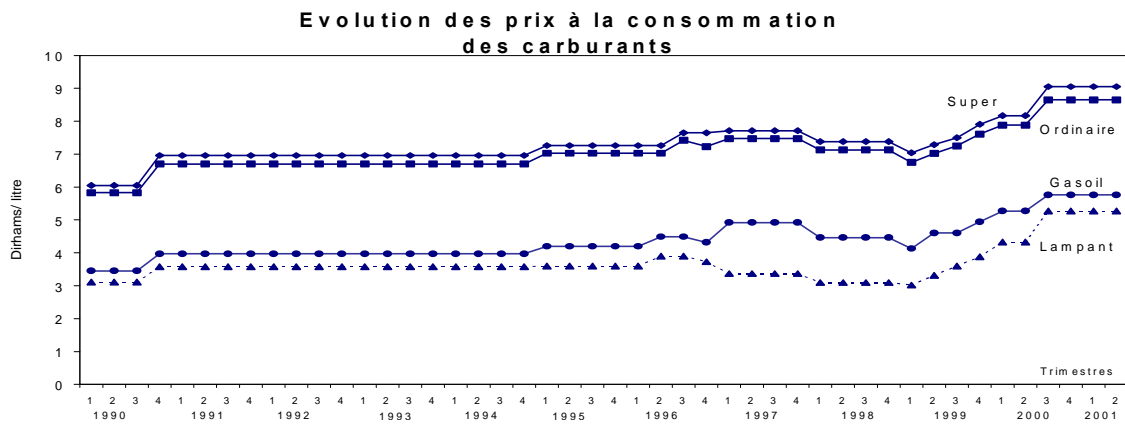


2.2. Prix nationaux des produits énergétiques à la consommation

Carburants

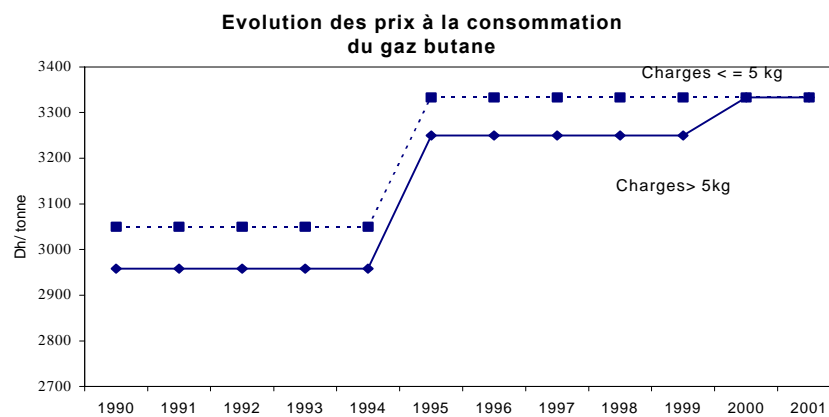
- L'analyse de l'évolution des prix des carburants permet de distinguer deux périodes. La première allant de 1990 à 1994 où les prix, administrés, sont restés quasiment stables. La deuxième période débute avec la mise en œuvre, en 1995, de la réforme tarifaire et fiscale visant l'indexation des prix intérieurs sur le marché mondial. Durant cette deuxième période, les prix ont évolué au rythme du cours mondial.
- Les baisses les plus importantes ont été enregistrées durant le 1^{er} trimestre 98 avec 4% pour le super, 5% pour l'ordinaire, 8% pour le lampant et 9% pour le gasoil. Les hausses les plus fortes ont été enregistrées durant le 3^{ème} trimestre 99 et ont été de l'ordre de 9% pour le gasoil, 10% pour l'ordinaire, 11% pour le super et 22% pour le lampant. Ainsi, de 1995 à nos jours, l'augmentation moyenne des prix a atteint 4% par an pour les essences, 6% pour le gasoil et 8% pour le lampant. Cette évolution modérée des prix intérieurs a résulté à la fois de la baisse des cours en 1998 et de la régulation de l'Etat pendant la période de flambée des prix à partir du mois d'août 1999 à nos jours.

- En revanche et malgré la baisse de plus 30% du cours mondial entre 1997 et 1998, les prix intérieurs n'ont subi qu'une baisse de l'ordre de 7% durant la même période en raison de certains mécanismes institués pour le financement de la Caisse de Compensation (péréquation, compte d'ajustement des prix, provision pour différentiel... Cf. annexe 2)



Butane

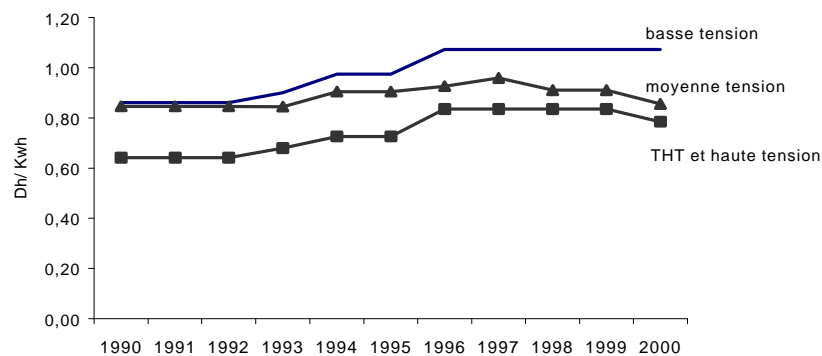
- Considéré comme produit de première nécessité à caractère social, le butane bénéficie, actuellement, d'une subvention moyenne de près de 180 millions de dirhams par mois de la part de la Caisse de Compensation en vue de stabiliser son prix. De cette manière, une seule augmentation significative de prix a eu lieu durant la dernière décennie (10% en 1995).



Electricité

- Les tarifs de l'électricité sont administrés. Le niveau du tarif dépend de la tension utilisée, de la quantité consommée et de la période de consommation.
- En janvier 1996, une réforme tarifaire a eu lieu portant à la fois sur la structure et les niveaux des tarifs de l'électricité avec l'introduction du barème tri-horaire pour inciter les industriels à consommer en heures creuses en contrepartie d'une réduction tarifaire.
- La production de l'électricité bénéficie depuis octobre 2000 d'une réduction de plus de 50% de la quotité de la TIC sur combustibles utilisés. Cette mesure conjuguée aux efforts d'amélioration du marché électrique marocain (concessions, interconnexions) a permis une baisse des tarifs d'électricité à usage industrielle de 17% et à usage agricole de 10%. Cette baisse est venue s'ajouter à celles octroyées en 1997 et 1998 pour atteindre une diminution cumulée de 28%.

**Evolution des tarifs de l'électricité
par niveau de tension**



3. Fiscalité énergétique

3.1. Historique du système fiscal et tarifaire

Produits pétroliers

L'année 1995 constitue un point d'inflexion dans la politique fiscale et tarifaire du secteur énergétique. En effet, à partir de cette date, un nouveau système a été mis en place dans le cadre du processus de libéralisation du secteur. Ce système a introduit les changements suivants :

- Indexation des prix des produits pétroliers à la sortie des raffineries sur les cotations internationales de Rotterdam dans l'objectif de leur libéralisation en 2002.
- Répercussion, sur le consommateur, des fluctuations des prix qui interviennent sur le marché mondial pour toute hausse ou baisse qui dépasse 2,5%. Toutefois, ce système a été bloqué depuis août 1999 à cause de la flambée du prix du baril occasionnant, selon la Caisse de Compensation, un manque à gagner de plus de 6 milliards de dirhams entre août 1999 et juin 2001 dont 3 milliards de dirhams ont été déboursés par le Budget de l'Etat.

- Libéralisation des prix des huiles de base, du bitume, de la paraffine et du propane.
- Franchise totale du pétrole importé des droits de douane et du PFI et remplacement des taxes perçues en amont par des taxes intérieures à la consommation (TIC) désormais calculées sur la base des quantités consommées en produits raffinés. Ce nouveau système a eu pour impact positif la stabilisation des recettes de l'Etat. Les différents changements affectant les barèmes de la TIC sont récapitulés dans le tableau suivant :

Tableau 1: Evolution des quotités de la TIC appliquée aux produits pétroliers

	Quotités de la TIC				
	avant 95	01/01/95	01/07/96	31/07/96	actuellement
	Prélèvement pétrolier à part	Prélèvement pétrolier intégré dans la TIC			
Pétrole brut	500 Dh/ t				
Propane	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t
Butane	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t	46 Dh/ t
Super	130,38 Dh/ hl	376,40	376,40	376,40	376,40 Dh/ hl
Ordinaire	126,70 Dh/ hl	357,20	357,20	357,20	357,20 Dh/ hl
Gasoil	64,05 Dh/ hl	220,20	254,20	242,20	242,20 Dh/ hl
Gasoil pêche	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré
Lampant	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré
Fuel	16,50 Dh/ t	435,90	386,70	386,70	386,70 Dh/ t
Carburacteur	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré

Source: Département de l'Energie

- Libéralisation de l'importation des produits raffinés tout en maintenant leur taxation à un niveau qui garantit une protection suffisante aux industries de raffinage local.
- Instauration d'une TIC sur le charbon et harmonisation en 1996 de la fiscalité entre charbon et fuel.

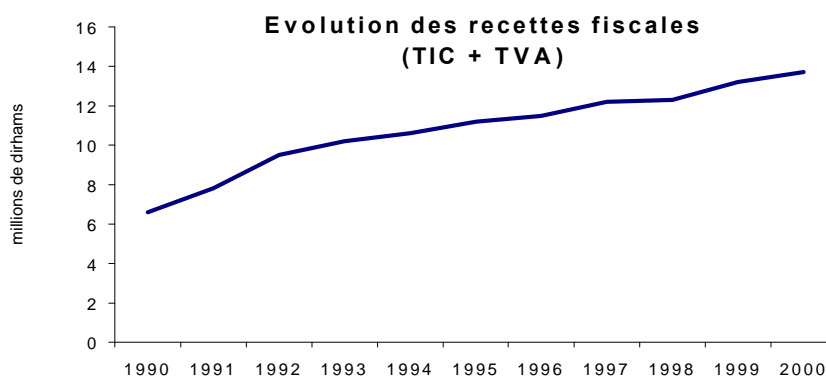
Tableau 2: Harmonisation de la fiscalité entre le fuel et le charbon

	Avant 1995			01/01/95			01/07/96		
	Fuel	Charbon importé	Charbon local	Fuel	Charbon importé	Charbon local	Fuel	Charbon importé	Charbon local
DD		2,5%			2,5%			2,5%	
PFI		12,5%			15%			15%	
TIC	16,50 Dh/ t			435,9 Dh/ t	101,2 Dh/ t	101,2 Dh/ t	386,7 Dh/ t	179,4 Dh/ t	179,4 Dh/ t
TVA	7%	19%	19%	7%	19%	19%	7%	20%	20%
Fiscalité hors TVA = 0,04 Dh/ thermie									

Source: Département de l'Energie

3.2. Produits pétroliers et finances publiques

- La facture pétrolière avoisine actuellement près de 13 milliards de dirhams soit, 12% de la valeur des importations totales y compris les admissions temporaires sans paiement. Ce montant correspond, par ailleurs, à 18% de la valeur des exportations du pays.
- La TIC et la TVA prélevés sur les produits pétroliers rapporte actuellement au budget de l'Etat plus de 13 milliards de dirhams. Quand le cours mondial du Brent augmente, les recettes tirées des différentes taxes, en particulier la TVA, suivent la même courbe à la hausse amplifiant ainsi la structure des prix.



Source: Ministère de l'Economie et des Finances

- La pression fiscale exercée sur les produits pétroliers est un point commun à tous les pays. Selon l'OPEP, seul 16% en moyenne du produit de la vente d'un baril de pétrole raffiné revient aux exportateurs pétroliers. 68% vont aux taxes et 16% aux marges de raffinage et distribution.

3.3. Poids de la fiscalité dans les prix des produits pétroliers

- Depuis la réforme de 1995, la TIC et TVA sont les principales taxes qui grèvent les produits pétroliers.

Tableau 3: Principales taxes appliquées aux produits pétroliers

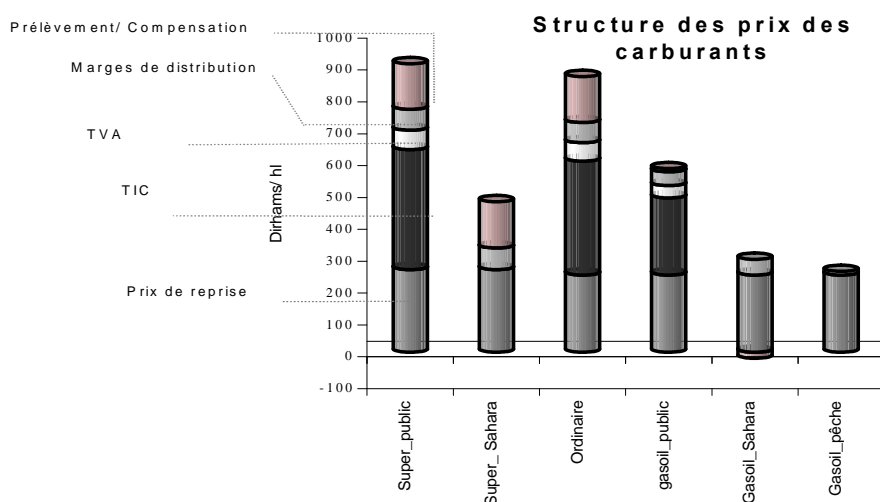
	Droit de douane %	PFI %	TIC	TVA %
Pétrole brut				7
Propane	2,5	15	46 Dh/ t	7
Butane	2,5	15	46 Dh/ t	7
Super	12,5	15	376,40 Dh/ hl	7
Ordinaire	12,5	15	357,20 Dh/ hl	7
Lampant	12,5	15	exonéré	7
Gasoil	2,5	15	242,20 Dh/ hl	7
Gasoil pêche	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré
Fuel	12,5	15	386,70 Dh/ t	7
Carburacteur	exonéré	exonéré	exonéré	exonéré

Source: Département de l'Energie

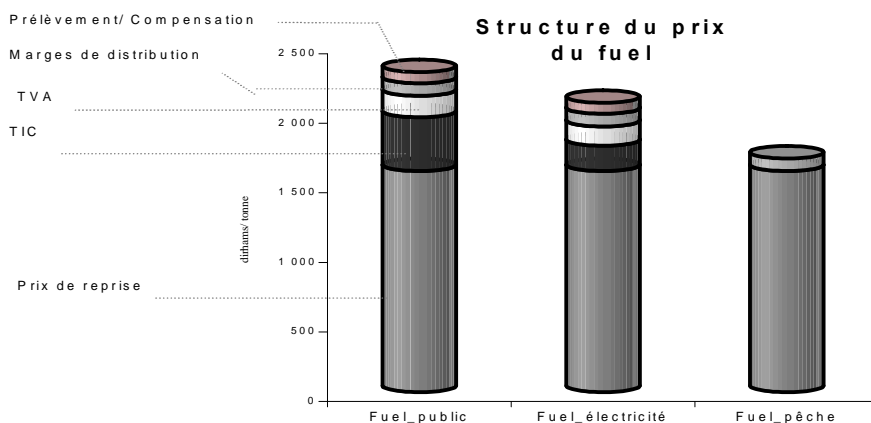
- En plus de ces taxes, les carburants subissent un prélèvement au profit de la Caisse de Compensation. Ce prélèvement est destiné, selon un système de péréquation, à la subvention du gaz butane

Carburants

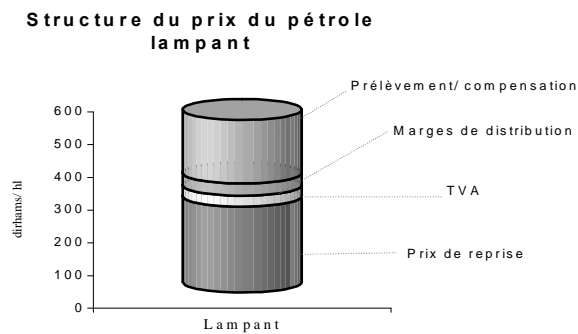
- La structure des prix fournie par le Département de l'Energie montre que les prélèvements (TIC, TVA et prélèvement pour Caisse de Compensation) ont représenté, en avril 2001, plus de 50% du prix de vente public des essences et gasoil. Le gasoil destiné à la pêche et transport maritime ainsi que le super et le gasoil destinés aux provinces sahariennes ne subissent aucune taxe. Cette différenciation de taxation engendre une différence de prix allant du simple au double.



- Le fuel, destiné principalement aux industries et à la production électrique, est taxé à hauteur de 27% du prix de vente tandis que celui destiné à la pêche et au transport maritime est exonéré de toutes taxes. Il est à noter que, suite à la décision de baisser la TIC sur le fuel destiné à la production de l'électricité de puissance supérieure à 10 MégaWatts, la charge fiscale sur ce produit ne représente actuellement que 19%.

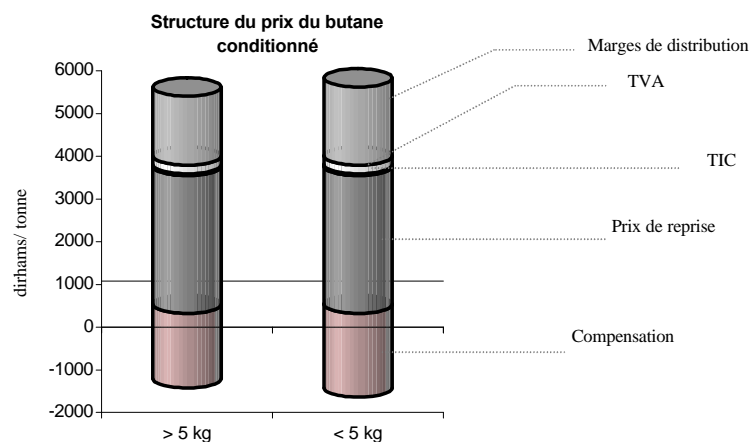


- Le pétrole lampant, destiné essentiellement aux populations rurales, n'est pas assujéti à la TIC mais contribue au prélèvement pour la péréquation du butane. Les prélèvements pour ce produit représentent 43% du prix de vente qui se retrouve bien inférieur à ceux des essences et gasoil malgré qu'au départ de la raffinerie, leurs prix de reprise soient proches.



Butane

- En raison de son caractère social, le butane est également moins taxé. Les taxes représentent respectivement 7% du prix de vente de la bouteille de gaz butane de 12 kg et 9% de celle de 3 kg. De plus, le butane bénéficie d'une subvention de la part de la Caisse de Compensation. Cette compensation représente plus de 50% du prix de vente au détail.



Les distorsions enregistrées au niveau des prix des produits pétroliers influencent largement la structure de consommation, comme elles peuvent donner lieu à certaines fraudes au niveau du marché national.

- Le parc automobile utilise beaucoup plus le gasoil que l'essence eu égard à l'avantage prix que représente le premier produit. Le prix de vente du gasoil est 36% moins cher que celui de l'essence bien que le différentiel des prix de reprise, au départ de la raffinerie, ne soit que de 7%.
- Dans certains cas, le lampant est utilisé frauduleusement en mélange avec le gasoil destiné aux voitures.

- Les carburants destinés aux provinces sahariennes, à la pêche et au transport maritime font l'objet parfois de glissement par rapport à leurs vraies cibles.

A cet égard, une harmonisation de la fiscalité des produits pétroliers permettrait d'éliminer les distorsions sectorielles et d'éviter toute discrimination entre les différentes formes de l'énergie.

4. Mesures incitatives en vigueur

Dans le but d'améliorer la compétitivité des entreprises, des mesures incitatives ont été octroyées à certains secteurs sensibles :

- Le gasoil utilisé principalement dans l'agriculture et les transports bénéficie d'une TIC beaucoup plus faible que celle appliquée aux essences.
- La pêche et les transports maritimes et aériens sont exonérés de toutes taxes.
- Le régime de draw-back institué au profit de certaines entreprises exportatrices (producteurs de ciments, d'ouvrages en ciment, de pneumatiques, de clinkers...) leur permet de récupérer les taxes payées sur l'énergie électrique.
- La production de l'électricité bénéficie depuis octobre 2000 d'une réduction de plus de 50% de la quotité de la TIC sur les combustibles utilisés. Cette mesure a permis de baisser les tarifs de l'électricité industrielle de 17% et agricole de 10%.
- La Loi de Finances 2001 a fait bénéficier progressivement le secteur du transport routier public, de voyageurs et de marchandises, du principe de la déductibilité de la TVA payée sur le gasoil.

5. Propositions d'axes de réformes pour une fiscalité améliorée

Les problèmes occasionnés par les hausses du cours de pétrole méritent un traitement structurel au moyen d'une meilleure adaptation de la fiscalité pétrolière induisant une révision de la structure des prix. Cette option devrait répondre au mieux au dilemme de la consolidation des recettes publiques face à l'amélioration de la compétitivité des entreprises.

Dans ce sens, les mécanismes suivants, pris séparément ou de façon combinée, sont de nature à répondre aux préoccupations précitées :

Pour atténuer l'impact des chocs pétroliers

Il est suggéré de décomposer la TIC en part fixe et part variable à moduler selon les variations du cours pétrolier mondial. Dans un pareil mécanisme, quand le cours du brut augmente, la TIC baisse et vice versa permettant ainsi une auto-régulation et un amortissement des chocs pétroliers. La part fixe garantirait à l'Etat la stabilité de ses ressources, tandis que la part variable sauvegarderait la compétitivité de l'outil de production. Ce mécanisme est de nature à atténuer les impacts de la hausse du cours pétrolier international et à cesser le recours à l'intervention de la Caisse de Compensation.

Pour améliorer la compétitivité des entreprises

Dans le cas d'un niveau normal du cours mondial du pétrole (20 \$/ baril), une baisse de la TIC équivalente à l'augmentation de la TVA de 7 à 20% aurait pour effet, selon une étude réalisée par la DPEG¹, de baisser le prix moyen de vente hors taxes des produits pétroliers d'environ 10,5%. Ainsi, cette mesure améliore la compétitivité des entreprises tout en sauvegardant à la fois la recette publique (TIC + TVA) et le niveau des prix au consommateur. De plus, l'harmonisation à 20% de la TVA permettrait de dépasser les problèmes posés aux entreprises par la règle du butoir.

Toutefois, ce mécanisme occasionnerait un manque à gagner pour le budget de l'Etat compte tenu du fait que 30% de la TVA sont affectés aux Collectivités Locales. D'un autre côté, le relèvement du taux de la TVA renchérirait les prix de vente des carburants TTC en cas de flambée du cours mondial occasionnant ainsi des surcoûts de compensation dans le cas éventuel du blocage du système d'indexation.

Pour consolider les recettes de l'Etat et encourager le développement durable

Pouvant constituer des mesures compensatoires au démantèlement tarifaire, les propositions suivantes méritent une attention particulière en raison de leurs effets sur la protection de l'environnement et de leur impact positif sur les recettes de l'Etat :

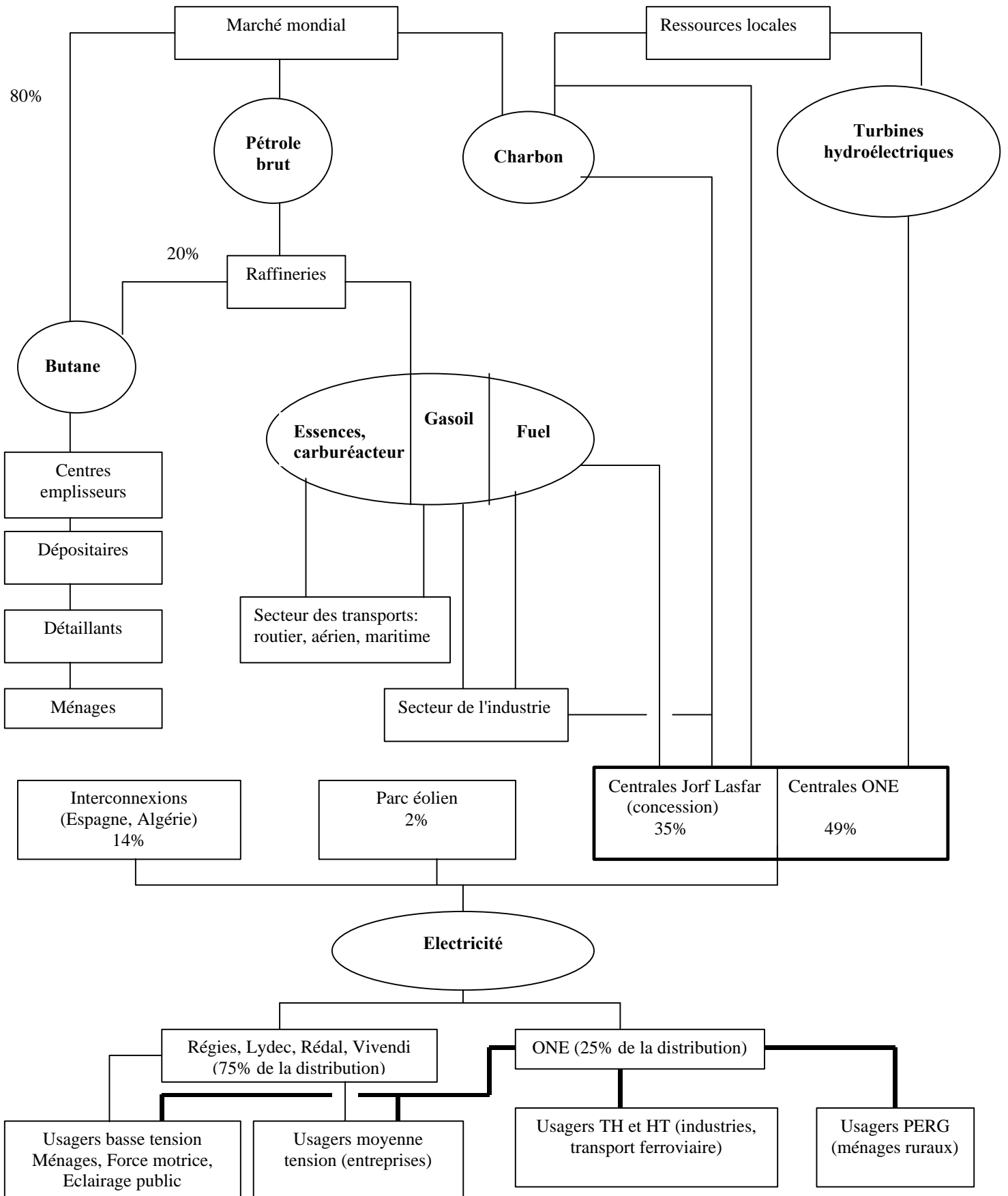
- La réduction de la TIC entre le gasoil et l'essence pourrait, tout en limitant les effets de la pollution atmosphérique engendrée par l'utilisation massive du gasoil, constituer une source substantielle de recettes pour l'Etat. Selon une étude réalisée par la DPEG¹, l'augmentation de la quotité de TIC sur gasoil de 40 Dh/ hl rapporterait à l'Etat une recette supplémentaire de près de 1,37 milliards de dirhams. Au niveau macroéconomique, cette mesure ne compromettrait pas significativement la compétitivité des entreprises puisque l'impact sur le niveau général des prix à la production ne dépasserait pas 0,3%. Cette mesure permettrait d'atténuer la sous- fiscalisation du secteur agricole tandis que pour le transport public, elle se trouve confortée par la déductibilité de la TVA récemment accordée aux entreprises du secteur.
- L'instauration d'une fiscalité écologique qui taxe les activités polluantes permettrait de stimuler les politiques de maîtrise de l'énergie et de développement des énergies renouvelables permettant ainsi d'orienter le comportement des acteurs économiques en faveur du développement durable. Le niveau de recettes que pourrait procurer cette taxe dépendra de l'assiette d'application de cet impôt selon la règle du pollueur- payeur. Cette nouvelle taxe pourrait concerner aussi bien les rejets liquides que la pollution atmosphérique.

Pour faciliter, la mise en œuvre de ces deux mesures (augmentation de la TIC du gasoil et application de la taxe sur activités polluantes) il faudrait attendre que le cours mondial du pétrole retrouve son niveau normal (20- 22 \$/ baril).

¹ Cf. note analytique sur les taxes intérieures de consommation des produits pétroliers élaborée par la Direction en avril 2001.

Annexe 1

Schéma simplifié du secteur énergétique marocain



Annexe 2

Structure des prix des produits pétroliers (Avril 2001)

- Structure des prix de reprise des produits pétroliers

	Butane	Super	Ordinaire	Lampant	Carburéacteur	gasoil	fuel
Cotations \$/T	228,45	271,45	258,70	255,88	255,88	222,96	113,50
Taux \$ 10,8364							
Fret \$/T	30,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	14,00
DH/ tonne							
1- prix FOB	2 475,58	2 941,54	2 803,38	2 772,82	2 772,82	2 416,08	1 229,93
2- fret	325,09	119,20	119,20	119,20	119,20	119,20	151,71
3- assurance	8,40	9,18	8,77	8,68	8,68	7,61	4,14
4- coulage de transport	14,05	15,35	14,66	14,50	14,50	12,71	6,93
5- commissions bancaires	14,00	15,30	14,61	14,46	14,46	12,68	6,91
6- charges portuaires							
a- aconage	13,50	12,90	12,90	12,90	12,90	4,10	5,00
b- péage	2,80	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65
c- droits supplémentaires	12,08	11,50	11,50	11,50	11,50	11,50	3,50
d- travaux rémunérés	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7- frais de contrôle quantité qualité							
e- analyse	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
f- expertise	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45
8- frais de transit	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
9- surestaries	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
10- frais financiers d'exploitation	56,01	61,21	58,45	57,84	57,84	50,71	27,63
11- coût d'approvisionnement	2 936,26	3 203,58	3 060,87	3 029,30	3 029,30	2 651,99	1 453,15
12- coulage de stockage et de manipulation	14,68	16,02	15,30	15,15	15,15	13,26	7,27
13- autres charges	29,36	32,04	30,61	30,29	30,29	26,52	14,53
14- risque de change	45,33	43,27	42,08	42,03	42,03	37,57	18,22
15- coût total d'approvisionnement	3 025,63	3 294,91	3 148,86	3 116,77	3 116,77	2 729,34	1 493,17
16- Coefficient d'adéquation	196,67	214,17	204,68	202,59	202,59	177,41	97,06
17- prix de reprise, hors taxes	3 222,30	3 509,08	3 353,54	3 319,36	3 319,36	2 906,75	1 590,23
	(Dh/T)	(Dh/Hl)	(Dh/Hl)	(Dh/Hl)	(Dh/Hl)	(Dh/Hl)	(Dh/T)
18- prix de reprise hors taxes	3 222,30	259,32	242,13	262,89	262,89	241,84	1 590,23
19- TIC	46,00	376,40	357,20			242,20	386,70
20- TVA 7% de (18+19)	228,78	44,50	41,95	18,40		33,88	138,39
21- crédit de droit (0,84% de (19 +20))		3,54	3,35	0,15		2,32	4,41
22- prix de reprise, taxes comprises	3497,08	683,76	644,63	281,44	262,89	520,24	2 119,73

- Structure des prix de vente des carburants

	Super (Dh/Hl)	Ordinaire (Dh/Hl)	Lampant (Dh/Hl)	gasoil (Dh/Hl)	Fuel Dh/ t
1- prix de reprise	259,32	242,13	262,89	241,84	1 590,23
2- TIC	376,40	357,20		242,20	386,70
3- TVA (7% de 1+2)	44,50	41,95	18,40	33,88	138,39
4- crédit de droit (0,84% de 2+3)	3,54	3,35	0,15	2,32	4,41
5- sous total (1 + 2 + 3 + 4)	683,76	644,63	281,44	520,24	2 119,73
6- coulage (1,25% de 5)	8,55	8,06	3,52	6,50	
7- frais et marges de distribution	26,20	25,05	15,26	16,68	90,00
8- marge "spéciale" pour financement des stocks					
	718,51	677,74	300,22	543,42	2 209,73
A déduire TVA	44,50	41,95	18,40	33,88	138,39
	674,01	635,79	281,82	509,54	2 071,34
9- péréquation	88,41	107,64	150,64	11,00	
10- provision pour différentiel Mohammedia - Sidi Kacem	22,11	12,51		0,50	
11- compte d'ajustement des prix	31,81	24,32	42,91	- 1,47	79,65
12- prix de vente en gros hors TVA	816,34	780,26	475,37	519,57	2 150,99
13- TVA (7 % de 12)	57,14	54,62	33,28	36,37	150,57
14- prix de vente en gros, TVA comprise	873,48	834,88	508,65	555,94	2 301,56
15- coulage- détaillants (0,5% de 14)	4,37	4,17	2,54	2,78	
16- marges de détail (3 % de 17) (b)	27,15	25,95	15,81	17,28	
17- prix de vente au détail	905,00	865,00	527,00	576,00	

- Structure du prix de vente du carburacteur (Dh/Hl)

	Prix de reprise (1)	Différentiel de mise à bord (2)	Prix de vente (1) + (2)
Aérodrome Mohammed V et Aérodrome de Casablanca Anfa	262,89	23,95	286,84
Aérodrome de Rabat-Salé	262,89	24,60	287,49
Aérodrome de Tanger	262,89	39,80	302,69
Aérodrome de Marrakech	262,89	38,65	301,54
Aérodrome de d'Oujda	262,89	55,45	318,34
Aérodrome de Fès	262,89	44,40	307,29
Aérodrome d'Al Hoceima	262,89	60,15	323,04
Aérodrome d'Agadir	262,89	45,95	308,84
Aérodrome de Nador	262,89	60,30	323,19

- Structure des prix de vente des produits pétroliers dans les provinces sahariennes (Dh/Hl)

	Super	Gasoil
1- prix de reprise	259,32	241,84
2- crédit caisse de compensation	145,10	-19,50
3- fret maritime + surestaries	20,60	20,60
4- assurance	1,06	0,61
5- taxes portuaires aux deux bouts	2,16	1,80
6- coulage transit	4,28	2,45
7- prix rendu Laâyoune (Somme de 1 à 6)	432,52	247,80
8- coulage (1,25 % de 7)	5,41	3,10
9- frais et marge de distribution	17,63	11,63
10- prix de vente en gros (7+8+9)	455,56	262,53
11- coulage de détaillants (0,5% de 10)	2,28	1,31
12- marge de détail (3% de 13)	14,16	8,16
13- prix de vente au public	472,00	272,00

- Structure du prix du fuel destiné à la production de l'énergie électrique d'une puissance supérieure à 10 MW (DH/T)

1- prix de reprise	1 590,23
2- TIC	182,40
3- TVA (7% de 1+2)	124,08
4- crédit de droit (0,84% de 2+3)	2,57
5- sous total (1 + 2 + 3 + 4)	1 899,28
6- frais et marges de distribution	90,00
7- marge "spéciale" pour financement des stocks	
	1 989,28
A déduire TVA	124,08
	1 865,20
8- compte d'ajustement des prix	79,65
9- prix de vente en gros hors TVA	1 944,85
10- TVA (7 % de 9)	136,14
11- prix de vente en gros, TVA comprise	2 080,99

- Structure du prix de vente des carburants destinés à la pêche et transport maritime

	Gasoil (Dh/Hl)	Fuel (Dh/t)
1) prix de reprise	241,84	1 590,23
2) COULAGE (1,25% de 1)	3,02	
3) frais et marge de distribution	8,60	90,00
4) prix de vente de base	253,46	1 680,23

- Structure du prix du butane conditionne (Dh/T)

	Charges supérieurs à 5 kg	Charges inférieurs à 5 kg
EMPLISSAGE		
1- prix de reprise, hors taxes	3222,30	3222,30
2- T I C	46,00	46,00
3- T V A (7% de 1+2)	228,78	228,78
4- sous total (1+2+3)	3 497,08	3 497,08
5- coulage emplissage(2% de 4)	69,94	69,94
6- marge et frais d'emplissage	318,00	318,00
7- marge "spéciale" pour financement des stocks	30,00	30,00
8- provision de transport en vrac	50,00	50,00
9- capsulage bouteilles	20,00	50,00
10-T V A (7% de 5 À 9)	34,16	36,26
11- prix de vente aux sociétés de distribution	4019,18	4051,28
DISTRIBUTION		
12- prix d'achat aux centres emplisseurs	4019,18	4051,28
13- frais et marge "sociétés de distribution"	538,00	604,00
14- frais et marge "dépositaires"	387,50	450,00
	4944,68	5105,28
A déduire T V A (3+10)	262,94	265,04
	4681,74	4840,24
15- solde caisse de compensation	-1749,50	-1958,62
16- prix de vente en gros, hors T V A	2 932,24	2 881,62
17- T V A (7% de 16)	205,26	201,71
18- prix de vente en gros T V A comprise	3137,50	3083,33
19- marge "détaillants"	195,83	250,00
20- prix de vente au détail (prix de base)	3 333,33	3 333,33