



15ème législature

Question N° : 20112	De M. Ludovic Pajot (Non inscrit - Pas-de-Calais)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Économie et finances
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse >Avantage fiscal lié au gazole non routier	Analyse > Avantage fiscal lié au gazole non routier.
Question publiée au JO le : 04/06/2019 Réponse publiée au JO le : 04/02/2020 page : 819		

Texte de la question

M. Ludovic Pajot attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'avantage fiscal lié au gazole non routier (GNR). Il semblerait que le taux réduit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable actuellement au gazole non routier pour les entreprises du bâtiment, des travaux publics et du paysage fasse l'objet d'une remise en cause dans la prochaine loi de finances. Si cette orientation devait se confirmer, elle porterait un coup certain aux entreprises qui en bénéficient actuellement et qui verraient alors augmenter lourdement le coût de leur énergie et donc être moins compétitives, sachant qu'elles ont déjà été drastiquement impactées par la hausse du prix des carburants. Au total, ce sont près d'1,5 milliards d'euros d'aides aux entreprises qui pourraient être supprimées, hors CICE ou crédit d'impôt recherche. Il lui demande donc de bien vouloir lui présenter les orientations qui sont à l'étude au regard de l'avantage fiscal lié au gazole non routier ainsi que de lui faire part des dispositifs qui pourraient être mis en place afin d'aider les entreprises, notamment celles du bâtiment, à faire évoluer leur flotte de véhicules et d'engins de chantier.

Texte de la réponse

Le tarif réduit de la taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) appliqué au gazole sous conditions d'emploi, ou gazole non routier (GNR), ne se justifie pas sur les plans économique et environnemental et sa suppression progressive contribuera à orienter le choix des acteurs vers des usages ou des technologies plus vertueuses. Sa suppression doit également contribuer au financement des mesures prises en réponse à la crise des « gilets jaunes », notamment la baisse de l'impôt sur le revenu des classes moyennes. La suppression du tarif réduit sera mise en œuvre de façon progressive à compter du 1er juillet 2020, permettant aux acteurs concernés de disposer d'un délai d'une année complète à compter de l'annonce de la mesure pour s'adapter. Par ailleurs, un important travail de concertation avec l'ensemble des secteurs économiques concernés a permis d'identifier les mesures d'accompagnement à retenir. Dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP), le Gouvernement propose de porter de 5 % à 10 %, par décret au Conseil d'Etat, le taux minimal de l'avance versée par les collectivités locales dans le cadre des marchés publics. Parallèlement, les collectivités locales bénéficieront de l'extension de l'éligibilité au fonds de compensation de la TVA sur des travaux portant sur les réseaux. Par ailleurs, afin de ne pas affecter l'économie générale des contrats en cours, une majoration de plein droit de ces derniers est prévue lorsque la part du GNR dans les coûts d'exploitation excède 2 %. Dans les secteurs ferroviaire et agricole, les tarifs réduits de TICPE demeureront quant à eux inchangés. Le secteur agricole bénéficiera en outre, à partir de 2022, d'un gain de trésorerie résultant de l'application directe du tarif très réduit auquel il est éligible au moment de l'acquisition du produit, et non après dépôt d'une demande de remboursement. Dans les secteurs des industries

extractives à forte valeur ajoutée et des activités de manutention portuaire dans l'enceinte des ports maritimes, compte tenu de leur forte exposition à la concurrence internationale, la hausse de tarif a été neutralisée par l'application de tarifs réduits pour le gazole utilisé pour les travaux statiques et de terrassement. Les activités de manutention portuaire bénéficieront, en outre, d'un tarif réduit de la taxe sur la consommation finale d'électricité. Par ailleurs, l'acquisition d'engins non routiers fonctionnant avec un carburant alternatif au GNR sera favorisée par le biais d'un dispositif de suramortissement de ces engins : les entreprises, notamment de travaux publics, d'exploitation de remontées mécaniques et de domaines skiables, pourront déduire de leur résultat imposable 40 % du prix de revient de ces investissements. Dans le secteur du transport frigorifique, un mécanisme spécifique d'indexation des prix en fonction de l'évolution du coût du carburant routier est prévu. Enfin, le contrôle de l'interdiction d'utiliser du gazole au tarif de TICPE applicable aux travaux agricoles à d'autres types de travaux, notamment des travaux publics, sera renforcé. En particulier, la faculté d'incorporer des colorants et des traceurs est prévue afin de prévenir ou de lutter contre les vols de carburant et les contrôles sur sites seront renforcés grâce au concours de la police et de la gendarmerie nationales. Par ailleurs, l'obligation, pour l'ensemble des donneurs d'ordre et des bénéficiaires du remboursement agricole, de tenir un registre des travaux relevant du secteur du BTP permettra une instruction plus efficace des dossiers de demande de remboursement de TICPE. La large concertation dont a fait l'objet cette mesure a ainsi permis d'apporter un ensemble de solutions concrètes aux difficultés rencontrées par les secteurs les plus affectés.