



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>20113</b>	<b>De M. Vincent Descoeur ( Les Républicains - Cantal )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie et finances</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Économie et finances</b>
<b>Rubrique &gt; énergie et carburants</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Avantage fiscal sur le gazole non routier	<b>Analyse &gt; Avantage fiscal sur le gazole non routier.</b>
Question publiée au JO le : <b>04/06/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/02/2020</b> page : <b>819</b>		

### Texte de la question

M. Vincent Descoeur attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les fortes inquiétudes exprimées par les professionnels, en particulier les artisans et entreprises des secteurs du bâtiment, des travaux publics et du paysage face à une éventuelle remise en cause de l'avantage fiscal sur le gazole non routier. La suppression de cette réduction fiscale, que le Gouvernement avait tenté une première fois d'imposer dans le cadre de la loi de finances pour 2019, a en effet été évoquée ces dernières semaines comme une solution afin de compenser pour partie la baisse de l'impôt sur le revenu voulue par le Président de la République. La suppression de cet avantage fiscal aurait des incidences fortes sur l'économie de plusieurs milliers d'entreprises sans présenter aucun intérêt sur le plan de l'écologie dans la mesure où il n'y a pas d'alternative à l'utilisation d'engins de chantiers fonctionnant au fioul. Elle aurait également pour effet de renchérir les coûts des chantiers supportés notamment par les collectivités locales. Il souhaite connaître les intentions du Gouvernement en ce domaine.

### 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.