



## 16ème législature

<b>Question N° : 10330</b>	<b>De M. Jean-François Lovisololo ( Renaissance - Vaucluse )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Agriculture et souveraineté alimentaire		<b>Ministère attributaire</b> > Agriculture et souveraineté alimentaire
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Augmentation envisagée de la fiscalité du gazole non routier (GNR) agricole	<b>Analyse</b> > Augmentation envisagée de la fiscalité du gazole non routier (GNR) agricole.
Question publiée au JO le : <b>25/07/2023</b> Date de changement d'attribution : <b>12/01/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Jean-François Lovisololo appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire sur les inquiétudes des agriculteurs vis-à-vis de l'augmentation envisagée de la fiscalité du gazole non routier (GNR) agricole, suite à l'annonce faite lors des assises des finances publiques du 19 juin 2023. Jusqu'à présent et ce en raison de son importance pour l'équilibre économique des exploitations agricoles française, le niveau de fiscalité appliqué au GNR agricole a été maintenu malgré les multiples propositions d'augmentation. Dans un rapport publié en juillet 2022, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) recommandait d'engager une sortie progressive des régimes fiscaux dérogatoires à la valeur du carbone pour l'ensemble des combustibles fossiles, au motif qu'elles constituent un frein à la transition énergétique. Et un trou dans les finances publiques : 6,5 milliards d'euros pour l'année 2018, dont 2 milliards d'euros au GNR alimentant les tracteurs, engins de chantier et autres bateaux de pêche. Bien que la protection de le système français passe par une gestion vertueuse des finances publiques, notamment en matière de dette publique, il faut souligner que de nombreuses exploitations agricoles reposent souvent sur des modèles économiques précaires. Par conséquent, toute augmentation de charge aurait des conséquences directes sur leur viabilité financière. Aussi, bien que l'objectif de sortie progressive des énergies fossiles et la nécessité d'adopter des alternatives plus respectueuses de l'environnement, il convient de noter que la mise en place de biocarburants et d'engins agricoles utilisant l'hydrogène nécessitera plusieurs années de déploiement et d'investissements considérables. En l'absence de solutions concrètes à court terme, une réforme visant à augmenter la fiscalité du GNR agricole ne serait qu'une mesure budgétaire incitative mais qui n'aura pas de réel impact environnemental. Une telle réforme mettrait à mal la souveraineté alimentaire du pays et nuirait à l'ambition de transition énergétique portée par l'agriculture française en lui enlevant des capacités d'investissement. Elle entraînerait un surcoût immédiat qui pèserait sur la compétitivité des producteurs agricoles français et, *in fine*, risquerait de se répercuter sur le pouvoir d'achat des consommateurs. Ce nouveau coup contre l'agriculture interviendrait au pire moment dans la mesure où le secteur agricole connaît déjà une crise sans précédent liée notamment aux nombreuses contraintes phytosanitaires et à l'augmentation des aléas climatiques. Ainsi, compte tenu l'ensemble de ces éléments, M. le député souhaiterait savoir la position du ministre concernant l'augmentation de la fiscalité du gazole non routier (GNR) agricole, sujet d'importance pour les agriculteurs et leur modèle économique. Il souhaiterait également connaître les dispositifs que le ministère met et va mettre en place afin d'accompagner les agriculteurs dans la décarbonation de leur exploitation.

