



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8836</b>	De <b>Mme Angélique Ranc</b> ( Rassemblement National - Aube )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		<b>Ministère attributaire</b> > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Suppression de l'avantage fiscal du gazole non routier et manque d'alternatives	<b>Analyse</b> > Suppression de l'avantage fiscal du gazole non routier et manque d'alternatives.
Question publiée au JO le : <b>13/06/2023</b> Date de changement d'attribution : <b>12/01/2024</b> Date de renouvellement : <b>19/09/2023</b> Date de renouvellement : <b>26/12/2023</b> Date de renouvellement : <b>11/06/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Angélique Ranc appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur la suppression de l'avantage fiscal du gazole non routier (GNR) inscrite dans la loi au 1er janvier 2024. Ce mélange d'hydrocarbures utilisé pour les engins non routiers dans les secteurs agricoles, forestiers et des travaux publics est obligatoire à la place du fioul domestique depuis le 1er mai 2011 ; son prix, variable, affecte déjà fortement ces secteurs. Dans le Grand-Est, deuxième région en France à contribuer le plus à la production agricole en valeur économique, c'est le département de l'Aube qui détient le prix moyen recensé le plus haut pour le GNR. Le département n'est, d'ailleurs, pas préservé des vols de GNR émanant des tensions liées au coût du carburant. Cette suppression, repoussée à maintes reprises, est envisagée pour des raisons fiscales, mais également écologiques. Cependant, aucune alternative écologique au GNR ne semble réellement possible : l'électrique et l'hydrogène ne constituent pas des technologies encore assez matures pour ces engins ; quant au biocarburant, son coût paraît rédhibitoire pour les secteurs précédemment cités. Dès lors, sa suppression reste une mesure difficilement soutenable pour les entreprises de travaux publics ou les exploitations agricoles, encore plus dans le contexte inflationniste actuel renforcé par la mise en œuvre récente de la REP PMCB. Par ailleurs, aucune mesure d'accompagnement de ces secteurs ne semble avoir été votée lors des dernières discussions budgétaires. Si un report apparaît, une fois de plus, nécessaire lors du prochain projet de loi de finances, il devra impérativement s'accompagner d'un véritable plan de transition écologique. Il conviendrait, en effet, de mettre en place en parallèle une fiscalité écologique pour rendre l'accès aux biocarburants attractifs et ainsi accélérer la décarbonation de ces secteurs. Au regard de l'ensemble de ces considérations, Mme la députée demande à M. le ministre si un nouveau report de la suppression du GNR est à l'étude et quelles sont les mesures d'accompagnement que le Gouvernement compte adopter pour soutenir les secteurs des travaux publics et agricoles dans leur transition énergétique. Elle demande également si des solutions telles que la priorisation aux usages non routiers de l'accès aux carburants liquides bas carbone, la réintroduction d'un mécanisme de suramortissement pour l'acquisition d'engins et de matériels plus écologiques ou le soutien des dispositifs de *leasing* économiquement accessibles sont actuellement envisagés.

