



## 16ème législature

<b>Question N° : 9841</b>	<b>De M. Kévin Pfeffer ( Rassemblement National - Moselle )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Comptes publics</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transition énergétique</b>
<b>Rubrique &gt; énergie et carburants</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Pérennisation de l'avantage fiscal sur le gazole non routier (GNR) et transition	<b>Analyse &gt; Pérennisation de l'avantage fiscal sur le gazole non routier (GNR) et transition.</b>
Question publiée au JO le : <b>11/07/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>19/12/2023</b> page : <b>11594</b> Date de changement d'attribution : <b>18/07/2023</b>		

### Texte de la question

M. Kévin Pfeffer attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé des comptes publics, sur la suppression annoncée au 1er janvier 2024 du taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier (GNR) qui ferait augmenter de près de 50 centimes le prix du litre. Ce projet de suppression aura de lourdes conséquences financières pour les professionnels du secteur des transports et des travaux publics, pour les agriculteurs et nos artisans. Ces professions déjà lourdement impactés par la crise sanitaire, puis par la crise énergétique et l'inflation, qui subissent une forte concurrence mondiale et au sein même de l'Union européenne, ne pourront, pour certaines, pas surmonter une nouvelle hausse de taxes alors que le GNR reste essentiel à leurs activités. En effet, il faut noter l'absence d'alternatives performantes plus écologiques et à prix raisonnable sur le marché. Les premiers engins techniques matures utilisant biocarburant ou hydrogène présentant à l'heure actuelle des coûts rédhibitoires. Les agriculteurs estiment que cette augmentation entraînerait une hausse de charges entre 4 000 et 8 000 euros par an pour leurs exploitations déjà difficilement à l'équilibre. Hausse qu'ils ne pourraient que très difficilement répercuter sur leurs prix de vente. Nos entreprises de travaux publics regrettent également le manque de dispositions spécifiques et l'absence d'un véritable plan de transition écologique comme le Gouvernement s'est engagé à le mettre en œuvre dans d'autres secteurs économiques. M. le député demande donc à M. le ministre d'envisager un nouveau report, d'au moins cinq années, dans le prochain projet de loi finances, avant de mettre fin à la fiscalité spécifique du GNR. Il l'interroge également sur les mesures d'accompagnement que le Gouvernement compte adopter pour accompagner les utilisateurs du GNR dans une véritable transition énergétique de leurs activités par exemple : fiscalité écologique sur les biocarburants, introduction d'un mécanisme de suramortissement pour l'acquisition d'engins et de matériels plus écologiques, soutien aux dispositifs de *leasing*, accompagnement des entreprises dans leurs acquisitions de matériels innovants, etc.

### Texte de la réponse

Le gazole non routier (GNR) utilisé par les entreprises du bâtiment et des travaux publics bénéficie d'un tarif réduit d'accise à 18,82 €/hL, soit un tarif inférieur de plus de 40 centimes par litre par rapport au tarif normal applicable au gazole routier. Afin de soutenir la transition énergétique du secteur, notamment la motorisation alternative des engins et de contribuer au redressement des finances publiques, le Gouvernement a annoncé le



19 juin envisager plusieurs mesures, dont la réduction progressive de l'avantage fiscal du gazole non routier, à compter de 2024 et à jusqu'à son extinction en 2030. Cette proposition s'inscrit au cœur des engagements climatiques de la France : elle envoie un signal fort en faveur de la décarbonation des engins du secteur tout en adoptant une trajectoire de long terme qui permettra aux professionnels de s'adapter progressivement, sans mettre en péril leur équilibre financier. Le Gouvernement, soucieux de permettre à la filière de soutenir son activité tout en s'adaptant, a engagé des travaux de concertation avec ses représentants. Ces échanges l'ont conduit à proposer de lisser sur cinq ans la trajectoire de suppression du GNR en lieu et place de la suppression simple prévue au 1er janvier 2024. Les dispositifs permettant la répercussion des hausses de tarifs dans les prix pour les contrats de longue durée du secteur du bâtiment et des travaux publics sont maintenus, ce qui devrait aider les professionnels à sécuriser leurs marges. Une réflexion plus globale sur le développement des biocarburants et la priorisation de leurs usages est, par ailleurs, en cours et pourrait conduire à renforcer le recours à des carburants biosourcés pour les engins du BTP qui ne peuvent pas encore être convertis à des énergies alternatives. Afin d'accompagner les entreprises affectées par cette trajectoire d'augmentation progressive des tarifs du GNR et de soutenir leurs investissements dans des engins de substitution utilisant des carburants alternatifs plus respectueux de l'environnement, le Gouvernement a souhaité réintroduire deux dispositifs de suramortissement de 40 % applicables aux acquisitions réalisées à compter du 1er janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027. Le premier vise à favoriser l'acquisition d'engins non routiers utilisant des carburants alternatifs par les entreprises de bâtiment et travaux publics, à celles produisant des substances minérales solides, aux exploitants aéroportuaires ainsi qu'aux exploitants de remontées mécaniques et de domaines skiables. Le second vise les seules entreprises de bâtiment et travaux publics, lorsqu'elles acquièrent certains engins non routiers en remplacement de matériels de plus de cinq ans qu'elles utilisaient pour le même usage. Enfin, ce même mécanisme de suramortissement est élargi, dès 2024, aux poids-lourds et véhicules utilitaires légers rétrofités.