



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Suppression de la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier

Question écrite n° 25261

Texte de la question

Mme Bérengère Poletti alerte M. le ministre de l'action et des comptes publics sur l'article 16 du projet de loi de finances pour 2020 qui supprime la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier (GNR). Cet article prévoit en effet la suppression progressive sur 3 ans (entre le 1er juillet 2020 et le 1er juillet 2022) du tarif réduit sur le gazole non routier (GNR) pour le secteur du BTP, la construction, le génie civil ainsi que certains poids lourds. Le secteur agricole et le secteur ferroviaire, également utilisateurs de GNR, ne sont pas concernés. Dans le texte initial, le tarif du GNR pour les entreprises concernées passerait de 18,82 centimes d'euro par litre aujourd'hui à 59,40 centimes d'euro par litre en 2022, ce qui représente une multiplication du tarif par 3 (+215 %) ! La mesure devrait rapporter 200 millions d'euros en 2020 et près de 900 millions à terme. En compensation, cet article prévoit deux dispositifs de suramortissement pour les entreprises concernées par la suppression de l'avantage fiscal GNR : un suramortissement pour l'achat d'engins de substitution et un suramortissement en cas d'investissement dans des installations de stockage, ou des matériels de manutention et de distribution moins polluants. Pour autant, si le combat pour des énergies plus propres est légitime, sans alternatives à court terme, cette mesure est incohérente car il y a une nécessité d'utilisation. Le GNR n'est pas une niche fiscale mais l'énergie d'un outil de travail. C'est pourquoi elle souhaite connaître sa position quant à la possibilité d'une suppression de l'avantage fiscal de 10 % à partir du 1er juillet 2020 puis 10 % chaque année au 1er janvier durant 9 années afin de laisser le temps aux industriels de fournir une vraie offre d'engins propres, puis aux entreprises de s'équiper, mais aussi le temps aux clients de ne pas subir une hausse trop brusque et par conséquent ne pas bouleverser toute une filière.

Texte de la réponse

La loi de finances pour 2020 a prévu une augmentation progressive de la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) du gazole non routier (GNR) de façon à ce que les entreprises industrielles et celles du bâtiment soient soumises à une même fiscalité sur le gazole que les particuliers à l'horizon 2022. Un effort est demandé à ces entreprises, dans un objectif d'équité. En effet la taxation du gazole a été relevée pour des raisons écologiques, afin de limiter la consommation d'un carburant qui contribue fortement à la pollution de l'air. Il est primordial que les entreprises utilisant des engins fortement consommateurs participent à cet effort, autant que les particuliers. La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre repose sur l'ensemble des acteurs. La réforme de la fiscalité du GNR s'inscrit dans le cadre de notre politique écologique pour supprimer une dépense fiscale non vertueuse sur le plan environnemental. Les filières qui verront le prix du gazole augmenter sont déjà en train de s'adapter en s'équipant en véhicules et engins moins polluants, utilisant des carburants alternatifs. Nous cherchons aussi à développer de nouvelles générations de moteurs qui utiliseront le gaz ou l'électricité. Pour favoriser cette transition, le Gouvernement a prévu un dispositif de suramortissement permettant aux secteurs les plus impactés de déduire de leurs résultats imposables une partie de l'achat ou de la location d'un engin non routier neuf fonctionnant avec des carburants alternatifs. Le secteur agricole sera exclu de cette hausse car il doit s'adapter à des contraintes fortes liées à la réforme de la Politique agricole commune. Par ailleurs, sa contribution écologique passe aussi et avant tout par

des changements de méthode, concernant la réduction de l'utilisation de produits chimiques notamment. Il est également prévu pour le moment que le train et le transport fluvial soient exonérés de cette augmentation, car ces moyens de transport sont moins émetteurs de CO2 que l'automobile. Les entreprises ferroviaires conserveront ainsi le tarif actuel tandis que le transport fluvial (transport fluvial de personnes, pêche fluviale et autorités publiques notamment) se verra désormais exonéré de TICPE quel que soit le carburant utilisé, sur le modèle du transport fluvial de marchandises qui bénéficie déjà d'une exonération de TICPE. La plaisance fluviale privée n'est en revanche pas concernée par cette exonération. D'autres secteurs pourront également bénéficier de tarifs réduits en raison de leur très forte exposition à la concurrence internationale. Il s'agit ainsi de la manutention portuaire dans les grands ports maritimes et fluviaux ainsi que de certaines industries extractives. Le Gouvernement s'inscrit également dans une démarche progressive permettant aux entreprises d'anticiper les évolutions de prix. En outre, il a prévu en lien avec les organisations professionnelles d'accompagner l'impact de cette suppression de fiscalité réduite sur le prix des prestations. Le BTP, le transport frigorifique et les industries extractives à marché local notamment bénéficieront d'une mesure de répercussion de plein droit de la hausse de la fiscalité dans les contrats en cours au 1er janvier 2020 et dont l'exécution se poursuit jusqu'à une date postérieure au 1er juillet 2020. Le Gouvernement reste ainsi vigilant sur l'impact de la réforme pour les entreprises très fortes consommatrices de GNR.

Données clés

Auteur : [Mme Bérengère Poletti](#)

Circonscription : Ardennes (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25261

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : [Action et comptes publics](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 décembre 2019](#), page 10848

Réponse publiée au JO le : [16 juin 2020](#), page 4261