

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF1081

présenté par

Mme Mathilde Paris, M. Allisio, M. Cabrolhier, M. Dessigny, M. Frappé, Mme Grangier,
Mme Loir, M. Lottiaux, M. Sabatou et M. Salmon**ARTICLE 12**

Supprimer les alinéas 44 à 51.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Gouvernement a annoncé son intention d'augmenter progressivement la fiscalité du gazole non routier, afin de l'aligner sur celle des automobilistes. Il s'agit de supprimer « des avantages fiscaux pour les énergies fossiles » selon le ministre de l'économie et de trouver ainsi une nouvelle source de financement de la transition énergétique.

La TICPE (taxe sur les produits énergétiques) sur le gazole s'élève à 59 centimes le litre pour les automobilistes, à 45 centimes pour le transport routier, à 18,8 centimes pour le gazole non routier (GNR) du BTP (Bâtiment et travaux publics) et à 3,8 centimes pour le GNR des agriculteurs et des exploitants forestiers. Bercy souhaite aligner la fiscalité du GNR et du gazole pour le transport routier sur celle de la TICPE, sur quatre ans, d'ici 2030.

Cela représente une augmentation considérable, notamment pour les agriculteurs et exploitants forestiers. Mis en place en 2011, afin de remplacer l'utilisation du fioul domestique pour les véhicules mobiles non routiers, le GNR, suivant la même tendance que le gazole, a connu de fortes augmentations depuis 2015. En effet, le prix du GNR au litre est passé de 70 centimes d'euros, en juillet 2015, à 1 euro en octobre 2018 puis désormais à 1,15 euro en juillet 2023, tandis qu'il avait connu un pic à 1,73 euro en mars 2022. L'ambition portée par le Gouvernement d'une sortie progressive des énergies fossiles est avancée comme la principale motivation de cette d'augmentation de la fiscalité associée au GNR. Or ce n'est en l'état qu'un objectif budgétaire à court terme, pour générer de nouvelles recettes fiscales, sans impact environnemental : en effet, plusieurs années seront nécessaires afin de déployer l'utilisation des biocarburants et de l'hydrogène pour les engins agricoles et forestiers.

Cette transition ne pourra se faire sans un véritable accompagnement des agriculteurs et exploitants forestiers, compte tenu de l'investissement que représente l'adaptation du parc d'engins agricoles et forestiers. Ainsi, sans véritables mesures d'accompagnement, la hausse conséquente du GNR pour

les agriculteurs aurait pour seul effet de mettre à mal la souveraineté alimentaire du pays et l'ambition de transition énergétique portée par l'agriculture française. Elle entraînerait un surcoût immédiat pesant lourdement sur les agriculteurs, déjà confrontés à une forte inflation des matières premières et impacterait gravement leur compétitivité. De plus, cette mesure aurait, in fine, un impact supplémentaire sur l'assiette des consommateurs, déjà victimes de l'inflation : selon la profession, elle entraînerait une envolée des coûts de 15 %.

Ainsi, cet amendement vise à supprimer les augmentations de la fiscalité du GNR proposées par le présent article.