



NOTE TECHNIQUE FNTR GAZOLE NON ROUTIER (GNR)

I – PRESENTATION DU PRODUIT

A – QU'EST-CE QUE LE GAZOLE NON-ROUTIER (GNR) ?

Le gazole non-routier est un carburant conçu pour alimenter les moteurs des véhicules non routiers, principalement dans les secteurs agricoles, forestiers, fluviaux ou les travaux publics.

Il présente des caractéristiques proches de celles du fioul domestique qu'il remplace, même si sa composition est légèrement différente ce qui lui permet d'être moins polluant :

- Moins de soufre = réduction des émissions de particules polluantes ;
- Un indice de cétane plus élevé = amélioration de la combustion du carburant et diminution de la proportion d'imbrûlés solides ;
- Une part de biocarburants = lubrification plus écologique.

Ses caractéristiques sont en revanche similaires à celles du gasoil routier ou diesel que l'on peut trouver dans toutes les stations-service. La principale distinction entre ces deux carburants réside donc dans leur couleur. Le GNR a une couleur rougeâtre tandis que le gasoil routier est translucide.

C'est la directive européenne 2009/30/CE (destinée à réduire les émissions de gaz à effet de serre des moteurs industriels) qui impose l'utilisation de gazole non routier répondant aux spécifications des diesels routiers.

Au niveau français, depuis le 1^{er} mai 2011, le GNR est destiné à remplacer le FOD (Fuel Oil Domestique – Fuel domestique) dans ses usages à la carburation, pour tous les véhicules éligibles au taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TICPE).

En application de l'article 2 de l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du gazole non routier :

« Est dénommé " gazole non routier " le mélange d'hydrocarbures d'origine minérale ou de synthèse et éventuellement d'esters méthyliques d'acides gras conformes à l'arrêté du 30 juin 2010 relatif aux caractéristiques des esters méthyliques d'acides gras, répondant aux spécifications suivantes et destiné à l'alimentation des moteurs des engins mobiles non routiers, des tracteurs agricoles et forestiers, des bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer et des bateaux de navigation fixant pour le gazole, les carburateurs, les gaz de pétrole liquéfiés et les émulsions d'eau dans du gazole, des conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié institué par l'article 265 du code des douanes en matière de taxe intérieure de consommation ».

C – QUELS SONT LES MOTEURS QUI PEUVENT UTILISER DU GNR ?

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011 fixant pour le gazole, les gaz de pétrole liquéfiés et les émulsions d'eau dans du gazole des conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié institué par l'article 265 du code des douanes en matière de taxe intérieure de consommation, le gazole non routier est admis au

bénéfice du taux réduit de taxe intérieure de consommation s'il est utilisé à titre exclusif comme carburant pour l'alimentation des moteurs à allumage par compression désignés ci-après :

- Les moteurs, autres que les moteurs de propulsion, montés sur des machines ou appareils mobiles qu'ils ont pour fonction d'actionner et sous réserve qu'ils soient utilisés à des fins industrielles ou commerciales.
- Les moteurs de propulsion :
 - D'automotrices et de locomotives, c'est-à-dire d'éléments autopropulsés d'équipement sur rail, conçus pour le transport de marchandises, de passagers et autres équipements, mais qui ne sont pas eux-mêmes conçus pour transporter des marchandises, des passagers (autres que les conducteurs de la locomotive) ou autres équipements, ni destinés à cette utilisation et tout moteur auxiliaire ou tout moteur destiné à alimenter les équipements de maintenance ou d'aménagement sur les rails ;
 - De bateaux destinés à la navigation à l'exclusion des bateaux de plaisance privée utilisés par leur propriétaire (ou par la personne physique ou morale qui peut les utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre), à des fins autres que commerciales et en particulier autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques ;
 - De tracteurs de type agricole ou forestier entendus comme tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière pour des travaux agricoles et forestiers. Il peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs ;

De tracteurs de type agricole ou forestier entendus comme tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, utilisés par des collectivités territoriales pour des usages autres qu'agricoles ou forestiers ;
 - De véhicules et engins mobiles destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisés sur la voie publique, et sous réserve qu'ils soient utilisés à des fins industrielles ou commerciales et qu'ils ne soient pas immatriculés dans les conditions établies par les articles R. 322-1 et suivants du code de la route ou qu'ils aient fait l'objet d'une procédure de désimmatriculation en préfecture ;
 - De véhicules automobiles relevant des positions 87-04 et 87-05 du tarif des douanes et, d'autre part, comportant un moteur unique assurant alternativement la propulsion du véhicule et le fonctionnement, à l'arrêt du véhicule, des appareils décrits ci-dessous sous réserve qu'ils soient utilisés à des fins industrielles ou commerciales :
 - Pompes à béton ;
 - Pompes alimentaires ;
 - Pompes à hydrocarbures ;
 - Toupies et malaxeurs à béton ;
 - Grues de manutention ;
 - Grues forestières ;
 - Compresseurs ;

- Surpresseurs ;
- Nacelles élévatrices ou bennes ;
- Treuils et autres mécanismes nécessaires au sondage et au forage ;
- Hydrocureurs ;
- Tout autre dispositif répondant aux deux conditions cumulatives précitées.

Les véhicules de l'espèce doivent être équipés de deux réservoirs distincts munis de leur circuit d'alimentation indépendant et d'un dispositif de sélection automatique empêchant, lors de la propulsion des véhicules, l'alimentation du moteur unique à partir du réservoir contenant le gazole non routier.

Dans le transport routier de marchandises le GNR peut être utilisé notamment dans :

- Véhicules frigorifiques
- Toupies et malaxeurs à béton
- Grues de manutention
- ...

II – FISCALITE

Au-delà de la couleur, ce qui distingue le GNR du gazole, c'est la manière dont les deux carburants sont considérés par la loi. L'un et l'autre ne sont en effet pas soumis au même régime fiscal. Les taxes et accises qui s'appliquent sur le GNR sont moins élevées que celles relatives au diesel.

- Concernant le gazole, le montant de la TICPE totale varie en fonction des régions. Les montants par région en 2023 sont les suivants :
 - 60,48 centimes €/L (soit 60,48€/hectolitre) en Auvergne-Rhône-Alpes ;
 - 59,40 centimes €/L (soit 59,40€/hectolitre) en Corse ;
 - 62,64 centimes €/L (soit 62,64€/hectolitre) en Île-de-France ;
 - 60,75 centimes €/L (soit 60,75 €/hectolitre) dans les autres régions.

Les entreprises de transport routier de marchandises peuvent bénéficier du remboursement partiel de cette taxe. Le calcul du montant remboursé se fait sur un taux forfaitaire ou régional.

- Si application des taux régionaux : le remboursement est alors égal à la différence entre la TICPE totale et le taux plancher de 45,19 €. Il est ensuite appliqué au volume de gazole utilisé. Par exemple, les achats de gazole en Normandie peuvent donner droit au remboursement de 15,56 €/hl (60,75 €-45,19 €).
- Si application du taux forfaitaire pondéré : ce mode de calcul s'applique uniquement si l'entreprise a acheté du gazole dans au moins 3 régions différentes. Le taux forfaitaire est publié chaque semestre. Il est ensuite appliqué au volume de gazole utilisé.
- Concernant le gazole non routier (GNR), le montant normal de la TICPE est actuellement de 18,82 centimes €/L (soit 18,82 €/hectolitre)

A – QUE PREVOIT LE PLF 2024 CONCERNANT LE GNR ?

Conformément aux engagements du Gouvernement de remettre progressivement en cause les avantages fiscaux devenus incompatibles avec les objectifs environnementaux et climatiques de la France, le PLF 2024 engage la réduction progressive des dépenses fiscales défavorables à

l'environnement dites « dépenses fiscales brunes », tout en accompagnant les secteurs économiques concernés par la définition d'une trajectoire progressive et pluriannuelle. À cette fin, **le PLF 2024 prévoit l'augmentation progressive du tarif d'accise sur l'achat de gazole non routier (GNR) consommé pour les besoins des travaux agricoles et les entreprises de travaux publics**. Cette augmentation s'accompagne de mesures d'accompagnement de la transition dans ces secteurs.

L'article 12 du PLF prévoit notamment **l'augmentation progressive à compter du 1^{er} janvier 2024 du tarif d'accise sur le gazole non routier (+5,99 c€/L/an) en vue de l'application du tarif normal au 1^{er} janvier 2030** (dépense fiscale évaluée à 0,9 Md€ en 2023, hors usage agricole). **Cette augmentation progressive a vocation à remplacer la suppression du tarif réduit qui devait intervenir au 1^{er} janvier 2024, mais qui n'apparaît pas supportable compte tenu de l'évolution du contexte économique**. De même, les mesures visant à permettre la répercussion de ces hausses de tarifs dans les prix pour les contrats de longue durée du secteur du bâtiment et des travaux publics ainsi que pour le transport frigorifique sont maintenues ;

B – QUELLE SERA L'INCIDENCE DE CETTE AUGMENTATION SUR LE MONTANT DE LA TICPE ?

Le montant de la TICPE sur le gazole non routier sera aligné progressivement sur le gazole routier d'ici 2030. La taxe est actuellement de 18,82 centimes € par litre. Elle augmentera de 5,99 c€/L/an à partir du 1^{er} janvier 2024, jusqu'en 2030.

Les montants de la TICPE sur le GNR jusqu'en 2030 seront donc les suivants :

- Au 1^{er} janvier 2024 : 24,81 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2025 : 30,8 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2026 : 36,79 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2027 : 42,78 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2028 : 48,77 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2029 : 54,76 centimes €/L ;
- Au 1^{er} janvier 2030 : 60,75 centimes €/L.

III – INDEXATION DU GAZOLE NON ROUTIER (GNR) :

A – CADRE REGLEMENTAIRE D'INDEXATION DU GNR

Code des transports : *Chapitre II : Le contrat de transport (Articles L3222-1) :*

« II.-Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de produits énergétiques nécessaires au fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation de ces charges liée à la variation du coût de ces produits utilisés pour le fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître ces charges de produits énergétiques supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ».

B – PRINCIPE D'INDEXATION DU GNR

Dans le cadre d'un contrat de transport, les modalités de réajustement du prix de transport sont librement choisies par les parties. Ces dernières pourront donc choisir un indicateur de suivi du

coût du produit énergétique de propulsion jugé pertinent au regard de l'activité de l'entreprise. À défaut de stipulations contractuelles, les indices publiés par le CNR sont appliqués.

Pour le gazole non routier (GNR), le CNR propose un indice « Carburant groupe froid autonome ». A partir de janvier 2020, cet indice est calculé sur la base des prix de vente du gazole non routier hors T.V.A. pour des livraisons inférieures à 5000 litres, moyenne mensuelle (source : DGEC), prenant en compte la TICPE applicable au carburant destiné au fonctionnement des groupes frigorifiques autonomes.

C- MECANISME

C.1 Mécanisme pour les véhicules frigorifiques

1. Déterminer la période d'indexation entre la date de signature du contrat ou du prix de transport initialement convenu (date initiale) et la date d'exécution du transport (date finale).
2. En fonction du type de produit énergétique, choisir l'indicateur de suivi de coût. Pour le GNR, à défaut de son propre indicateur de suivi du coût du produit énergétique, il est conseillé de choisir l'indice CNR Carburant groupe froid autonome.
3. En fonction de l'activité de véhicule, choisir la pondération (« part des charges du GNR dans le prix de transport ») telle qu'elle est établie dans les indices synthétiques du CNR.

Actuellement, le CNR propose deux indices synthétiques : « Frigo frais » et « Frigo surgelé ».

4. Incidence sur le prix de transport

Variation de l'indice sur la période en % X Pondération en % = Réajustement du prix de transport (%)

C.2 Mécanisme pour les activités non référencés par le CNR

1. Déterminer la période d'indexation entre la date de signature du contrat ou du prix de transport initialement convenu (date initiale) et la date d'exécution du transport (date finale).
2. En fonction du type de produit énergétique, choisir l'indicateur de suivi de coût. A défaut de son propre indicateur de suivi du coût du produit énergétique, il est également possible de choisir l'indice CNR Carburant groupe froid autonome.
3. En fonction de l'activité de véhicule, choisir la pondération (« part des charges du GNR dans le prix de transport ») telle qu'elle est établie dans les indices synthétiques du CNR.

Pour les activités non référencés, le transporteur peut s'appuyer sur les pondérations publiées par le CNR pour certaines spécialités ou adapter la plus similaire.

4. Incidence sur le prix de transport

Variation de l'indice sur la période en % X Pondération en % = Réajustement du prix de transport (%)

IV – QUESTIONS EN SUSPENS :

A ce stade et au regard des évolutions qui pourront avoir lieu d'ici 2030, plusieurs questions restent en suspens :

- Coloration du gazole et du GNR pendant et après la période transitoire de rapprochement du montant de la TICPE des deux carburants ;
- Utilisation du GNR en cuve.