

REPUBLIQUE FRANCAISE

Ministère des finances et des comptes publics

BUDGET

CIRCULAIRE du 14 AOUT 2015

NOR : FCPD1518318C

**Les produits sous conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié
institué par l'article 265 du code des douanes**

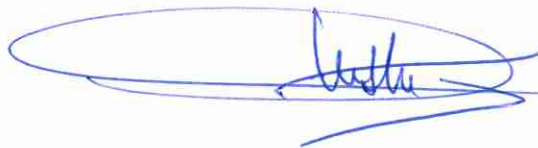
Le ministre des finances et des comptes publics,

L'arrêté du 3 juin 2015 modifie l'arrêté du 10 novembre 2011 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 sur les produits énergétiques (TICPE).

La présente instruction annule et remplace la DA n°13-027 du 13 juillet 2013. La principale modification de l'arrêté du 10 novembre 2011 permet la mise en conformité du droit français avec la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (arrêt C-250/10 Haltergemeinschaft du 21 décembre 2011 et arrêt C-79/10, Système Helmholz GmbH du 1^{er} décembre 2011), sur le périmètre des taux réduits de TIC.

Dans le cadre de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, le législateur a modifié le tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes concernant le taux de TICPE applicable aux carburateurs : le taux réduit, applicable aux carburateurs sous conditions d'emploi, est donc supprimé à compter du 1^{er} avril 2014.

L'administratrice supérieure des douanes
sous-directrice des droits indirects,



Corinne CLEOSTRATE

SOMMAIRE

<u>TITRE I- Introduction</u>	4
A- Fondements juridiques	4
B- Définitions des produits concernés	4
C- Principes généraux	5
<u>TITRE II- Portée du régime fiscal privilégié</u>	6
<u>TITRE III- Champ d'application du régime fiscal privilégié</u>	7
I- Le critère de la nature du produit	7
II- Le critère de l'utilisation du produit	9
A/Les usages des gazoles sous conditions d'emploi comme carburant	9
<u>1/ « Les moteurs fixes, y compris les moteurs au banc »</u>	9
<u>2/ « Les moteurs, autres que de propulsion, montés sur des machines ou appareils qu'ils ont pour fonction d'actionner »</u>	10
<u>3/ « Les moteurs de propulsion »</u>	10
B/Les usages des gazoles sous conditions d'emploi comme combustible	15

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Arrêté du 3 juin 2015 modifiant l'arrêté du 10 novembre 2011 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.
Annexe 2	Cahier des charges relatif à la dénaturation en ligne des carburants dans les raffineries et entrepôts fiscaux de stockage (DA n° 11-010 du 04/04/2011).
Annexe 3	Mise en conformité des systèmes de dénaturation en ligne des carburants dans les raffineries et entrepôt (circulaire du 6 avril 2012).
Annexe 4	Articles R. 322-1 à R. 322-14 du code de la route.

TITRE I - INTRODUCTION

A- Fondements juridiques

[1] La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité propose des niveaux de taxation réduits pour certains usages (article 8.2) :

- les travaux agricoles et horticoles, la pisciculture et la sylviculture ;
- les moteurs stationnaires ;
- les installations et les machines utilisées dans la construction, le génie civil et les travaux publics ;
- les véhicules destinés à une utilisation hors voie publique ou qui n'ont pas reçu d'autorisation pour être principalement utilisés sur la voie publique.

Les Etats membres ont donc la possibilité de choisir parmi ces utilisations afin de faire bénéficier d'un taux réduit certains usages.

La France a délimité ces usages dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 (en annexe).

B- Définition des produits sous condition d'emploi :

[2] Le gazole sous conditions d'emploi mentionné dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 est, soit le « fioul domestique », soit le « gazole non routier ».

Le fioul domestique (FOD) est un 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) destiné notamment à la production de chaleur dans des installations de combustion. Ce produit contenant 1000 ppm de soufre est tracé (0,6 g/Hl de solvant yellow 124) et coloré (RED 19 ou RED 24 – conformément aux dispositions de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié). Ses caractéristiques techniques sont précisées dans l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du fioul domestique.

Le gazole non routier (GNR) est un 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 modifié par l'arrêté du 18 novembre 2013, relatif aux caractéristiques des esters méthyliques d'acides gras) destiné notamment à l'alimentation des moteurs ou engins cités dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015. Ce produit contient 10 ppm (parties par millions) de soufre ; il est tracé (0,6 g/Hl de solvant yellow 124) et coloré (RED 19 ou RED 24, conformément aux dispositions de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015). Ses caractéristiques techniques sont précisées dans l'arrêté du 26 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 10 décembre 2010 relatif aux caractéristiques du gazole non routier. Depuis le 1^{er} mai 2011, ce produit, qui a les mêmes spécificités que le gazole classique, est destiné à remplacer le fioul domestique dans ses usages à la carburation, pour tous les véhicules éligibles au taux réduit de taxe intérieure de consommation. Pour les tracteurs agricoles et forestiers, le GNR a remplacé le fioul domestique depuis le 1^{er} novembre 2011. Depuis ces dates, le fioul domestique peut être destiné uniquement à des usages combustibles (pour les installations de chauffage) ou à l'alimentation des moteurs fixes.

Le gazole non routier n'est pas interdit à la combustion. Il est indispensable que les opérateurs concernés (fioulistes et chauffagistes) conseillent les détenteurs de chaudières sur la (les) qualité(s) de produits pouvant être utilisés, eu égard, notamment, à la teneur en soufre élevée du FOD par rapport au GNR. Les fédérations professionnelles sont informées de ce dispositif. Si le gazole non routier est utilisé en combustible, il est nécessaire qu'il soit mis à la consommation à un usage déclaré combustible pour bénéficier de la taxation combustible.

[3] Les gaz de pétrole liquéfiés sont des mélanges d'hydrocarbures légers, stockés à l'état liquide, issus du raffinage du pétrole pour 40% et du traitement du gaz naturel à 60%. Ce sont des gaz de pétrole pouvant être stockés et/ou manipulés en phase liquide dans des conditions de pression modérées et à température ambiante. Ces gaz se composent principalement de propane et de butane, avec de faibles proportions de propène, de butènes et de pentanes.

[4] Les émulsions d'eau dans du gazole (EEG), pour être éligibles au taux réduit, doivent être composées de gazole, d'eau dont la teneur est comprise entre 9 et 15 % et d'un additif de stabilisation garantissant leur mise en œuvre pour une période de quatre mois à compter de leur date de fabrication, répondant aux spécifications relatives aux exigences et méthodes d'essai des EEG. En outre, les EEG sont principalement destinées à l'alimentation des moteurs diesel entraînant des véhicules dont la masse en charge techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes, faisant partie d'une flotte professionnelle disposant d'une logistique d'approvisionnement spécifique, et des engins ferroviaires.

C- Principes généraux

[5] Le FOD est réservé à des usages combustibles ou à l'alimentation des moteurs fixes. Pour des usages à la carburation (hors moteurs fixes), le FOD ne peut donc pas être utilisé. Il doit être remplacé, pour ces usages, par du GNR.

- Tout véhicule immatriculé et circulant sur la voie publique ne peut pas prétendre à un taux réduit de TICPE pour son moteur de propulsion et doit donc utiliser du gazole à taux plein (gazole « blanc »).

- Les usages de FOD et de GNR ne représentent que des usages autorisés de carburants à taux réduit. Il est, bien sûr, possible d'utiliser du gazole taxé à taux plein de TICPE.

- En cas de doute quant à l'usage d'un gazole sous conditions d'emploi, il est conseillé d'utiliser du gazole taxé à taux plein de TICPE.

TITRE II – PORTEE DU REGIME FISCAL PRIVILEGIE

[6] Le régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi, institué par l'article 265 B du code des douanes et décliné dans le tableau B du 1 du même code s'applique à la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TICPE).

Les gazoles sous conditions d'emploi (fioul domestique, gazole non routier) sont soumis à des taux réduits de taxe intérieure de consommation. La mise à la consommation de ces produits est soumise, en outre, à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), conformément à l'article 298 du code général des impôts et à l'article 1695 de ce code.

Avant la mise à la consommation, les opérations sont effectuées en suspension de TVA. Lors de la mise à la consommation, c'est-à-dire à la sortie des installations placées sous le régime suspensif soumis à contrôle douanier, la TVA devient exigible et elle est perçue par la douane en même temps que les autres taxes intérieures de consommation.

[7] Le régime fiscal privilégié du gazole sous conditions d'emploi, limité à la fiscalité intérieure de ce produit, est totalement indépendant de son régime douanier, les règles en matière de droits de douane étant celles fixées par le tarif des douanes. L'espèce tarifaire à déclarer doit être complétée, pour les besoins de l'application de la fiscalité intérieure, par la référence à l'espèce fiscale du produit selon le tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes.

TITRE III – CHAMP D'APPLICATION DU REGIME FISCAL PRIVILEGIE

[8] Les gazoles sous conditions d'emploi doivent satisfaire, cumulativement, à deux critères de nature et d'utilisation :

I – Le critère de la nature des produits

▶ la nature des produits

[9] Les gazoles sous conditions d'emploi dénommés « gazole non routier » et « fioul domestique », admis au bénéfice du taux réduit de taxe intérieure, sont les gazoles visés aux indices 20 et 21 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes et classés aux positions tarifaires 27 10 19 43 / 46 / 47 (sans biocarburants) et 27 10 20 11 /15 / 17 (avec biocarburants) du tarif douanier.

Les caractéristiques de la nature de ces produits se déduisent des dispositions combinées du chapitre 27 du tarif des douanes (notes du chapitre), pour ce qui concerne le classement aux positions tarifaires indiquées ci-dessus, des circulaires trimestrielles de la douane relatives aux droits et taxes applicables aux produits énergétiques et des arrêtés du 15 juillet 2010 et du 10 décembre 2010 modifiés, relatifs aux caractéristiques du fioul domestique et du gazole non routier.

[10] Ces deux produits ne peuvent être mis à la consommation, vendus ou cédés à quelque titre que ce soit, que s'ils contiennent les colorants et agents traceurs désignés à la colonne (1) du tableau ci-après, dans les proportions indiquées à la colonne (2).

(1) DESIGNATION DES COLORANTS ET AGENTS TRACEURS	(2) DOSES
- Colorant rouge écarlate : RED 24 ortho totulène azo orto toluène azo bêta naphthol ou tout autre colorant autrement dénommé mais chimiquement identique Ou - Colorant rouge RED 19 N-éthuy1-1-[[4(phénylazo)phényl]azo-2-naphtalénamine ou tout autre colorant autrement dénommé mais chimiquement identique	1g/Hl 0,5g/Hl
Agent traceur : Solvent Yellow 124 N-éthyl-N-[2-(1-isobutoxyéthoxy)éthyl]-4-(phénylazo)aniline	0,6 g/Hl

[11] La dénaturation manuelle du fioul domestique et du gazole non routier s'effectue sous douane et sous surveillance des agents des douanes, préalablement informés.

En cas de dénaturation automatique en ligne, de gazole en fioul domestique, ou de gazole en gazole non routier, et à condition que cette dénaturation soit effectuée par un système de dénaturation qui satisfait aux exigences fixées par l'administration des douanes et droits indirects en collaboration avec les services de la métrologie légale, la fabrication de fioul domestique ou de gazole sous conditions d'emploi peut s'effectuer sans information préalable et sans surveillance du service. Ce dernier assure, en revanche, le contrôle du bon fonctionnement du système agréé, notamment lors de sa mise en service. Cette mise en service est subordonnée à la certification, au titre de la métrologie légale, des ensembles de mesurages du produit fini et du dénaturant. Dans tous les cas, la dénaturation ne peut être effectuée que sous régime fiscal suspensif.

Ci-joint en annexe, le cahier des charges relatif à la dénaturation en ligne du gazole (BOD n°6892 du 08/04/2011).

L'article 5 de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 précise que :

« Tout produit pétrolier répondant aux caractéristiques douanières et fiscales du gazole, contenant des traces à quelque dose que ce soit, ensemble ou isolément, des colorants et de l'agent traceur désignés dans l'article 3, et utilisé ou destiné à être utilisé comme carburant pour un moteur non repris à l'article 2, est réputé avoir été mis à la consommation comme produit sous conditions d'emploi ».

Le gazole non routier et le fioul domestique doivent répondre aux caractéristiques décrites dans les arrêtés du 15 juillet 2010 et du 10 décembre 2010 modifiés, et contenir les doses prescrites de colorant et d'agent traceur.

► les contrôles quant à la nature des produits

[12] a) non respect des doses prescrites dans un produit sous conditions d'emploi :

Tout produit pétrolier repris aux articles 1 et 2 de l'arrêté mis à la consommation, destiné à être vendu ou cédé en vue d'une destination fiscale privilégiée, et ne contenant pas les doses de colorant et de traceur prévues, pour quelle que raison que ce soit, doit être réintégré sous régime fiscal suspensif pour mise en conformité avec les exigences de l'arrêté.

Lors d'un contrôle en station service par exemple, les agents découvrant, dans une cuve réservée à un carburant sous conditions d'emploi, un produit ne contenant pas les doses réglementaires de colorant et d'agent traceur, doivent exiger que ce produit soit retiré de la vente et renvoyé sous régime fiscal suspensif, pour mise en conformité (dénaturation : coloration et traçage) avec les exigences de l'arrêté, sans préjudice des sanctions éventuellement applicables.

L'utilisation de gazole sous conditions d'emploi est autorisée, mais nullement obligatoire.

Ainsi, les moteurs repris aux I et II à l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié, peuvent être alimentés soit par du gazole non routier, faiblement taxé, soit par du gazole blanc classique, taxé au taux plein de taxe intérieure de consommation. Donc, comme ces moteurs sont autorisés et non obligés à utiliser du gazole sous condition d'emploi, ils peuvent pour des raisons diverses et propres à l'utilisateur, fonctionner avec du gazole blanc classique de manière permanente ou par alternance avec du gazole sous condition d'emploi. Par conséquent, la présence, de doses de colorants ou d'agents traceurs qui pourraient se retrouver lors d'un contrôle de ces engins, à la condition de respecter les dosages prescrits par l'article 3 de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié, n'est pas considérée comme une irrégularité.

b) présence de traces dans un réservoir de moteur non repris à l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015 :

Lors du contrôle d'un réservoir ou d'une cuve destinés à alimenter un moteur non éligible au gazole sous conditions d'emploi, devant donc contenir exclusivement du gazole classique, les agents des douanes qui trouveraient un gazole contenant des traces, à quelle que dose que ce soit, de colorant ou d'agent traceur, doivent considérer que ce réservoir a contenu un gazole sous conditions d'emploi (gazole non routier) et sont ainsi en droit de relever un détournement de destination privilégiée.

II- Le critère de l'utilisation du produit

[13] Les gazoles sous conditions d'emploi, les gaz de pétrole liquéfiés sous conditions d'emploi et les émulsions d'eau dans du gazole sous conditions d'emploi ne peuvent être utilisés que pour les usages fixés par la présente réglementation (cf. arrêté du 10 novembre 2011 modifié par l'arrêté du 3 juin 2015).

Les usages, qui ne sont pas spécialement autorisés, sont interdits et tombent ainsi sous le coup des dispositions répressives du code des douanes.

A/Les usages des gazoles sous conditions d'emploi comme carburant

[14] Le gazole sous conditions d'emploi utilisé comme carburant dans certains véhicules est le gazole dénommé « gazole non routier ». Il peut être utilisé en bénéficiant d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation pour l'alimentation des moteurs désignés ci-après :

1/ « Les moteurs fixes, y compris les moteurs au banc »

En application de l'article 1^{er} de l'arrêté du 10 novembre 2011, les moteurs fixes, y compris les moteurs au banc, comprennent les moteurs placés sur fondation (dans des ateliers, usines...) et qui sont destinés notamment à actionner des engins de travail par l'intermédiaire d'un dispositif de transmission du mouvement tel qu'une courroie.

Sont assimilés à cette catégorie de moteurs :

- les moteurs ayant le caractère de moteurs fixes, mais montés sur un socle mobile (remorque par exemple) afin de pouvoir être commodément déplacés d'un endroit à un autre pour y effectuer leur travail ;
- les moteurs au banc, sur lesquels sont effectués des études, essais, mises au point, révisions ou réparations.

Ils permettent de vérifier le fonctionnement du moteur dans des conditions proches de la réalité et sur une plage de durée incluant une marge par rapport aux conditions réelles d'utilisation. Les tests sont répétés pour s'assurer que le niveau de fiabilité requis est atteint. Ces moteurs fixes peuvent également utiliser du fioul domestique, sauf contraintes techniques du fabricant.

2/ « Les moteurs, autres que de propulsion, montés sur des machines ou appareils mobiles qu'ils ont pour fonction d'actionner »

En application de l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011, ces moteurs peuvent être couplés à des machines ou appareils de travail :

- quelle que soit la nature, très diverse, de ces machines et appareils (pompes et compresseurs, générateurs, treuils, grues et autres appareils de levage ou de manutention, machines et appareils de sondage, de forage ou de travaux publics, machines et appareils agricoles, groupes réfrigérants montés sur camions, par exemple),

- quelle que soit la caractéristique de fixité ou, au contraire, de mobilité de ces machines et appareils (grue fixe, grues sur remorque, grue automotrice, grue sur camion, par exemple), à la condition toutefois que le moteur actionnant l'engin de travail ne soit pas conçu ou utilisé pour assurer la propulsion de l'ensemble.

Il en résulte que l'alimentation du moteur qui actionne ces équipements de travail avec du gazole sous conditions d'emploi est autorisée uniquement lorsque le moteur de l'engin est distinct du moteur assurant la propulsion (il y a, dans ce cas, deux moteurs) et possède un réservoir et un circuit d'alimentation en carburant totalement indépendants.

3/ « Les moteurs de propulsion »

En application de l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011, l'utilisation de gazole sous conditions d'emplois dénommé « gazole non routier » pour l'alimentation de **moteurs de propulsion** est autorisée exclusivement pour l'alimentation des moteurs de propulsion des véhicules et engins, mentionnés à l'arrêté du 10 novembre 2011 définis, plus précisément, comme étant :

▸ les moteurs autorails et des locomotives, c'est-à-dire des 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.

▸ les moteurs 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.

Le régime fiscal des carburants utilisés pour la navigation maritime est défini au c du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes. Selon cet article, le carburant et combustible livré aux navires de pêche, aux navires utilisés par leur propriétaire ou la personne qui en a la disposition à la suite d'une location, d'un affrètement ou à tout autre titre à des fins commerciales, notamment pour les besoins d'une opération de transport de personnes, de transport de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de service à titre onéreux, est exonéré de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). L'exonération s'applique aux navires utilisés pour les besoins des autorités publiques.

Cet article du code des douanes est la transposition, en droit national, du c du 1 de l'article 14 de la directive 2003/96 du 27 octobre 2003.

En pratique, sont présumés exonérés les utilisateurs de :

- navires de commerce,
- navires de pêche,
- ainsi que ceux ayant bénéficié d'une attestation d'identification délivrée par les services des douanes.

► les moteurs 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.

L'arrêté du 10 novembre 2011 élargit le champ d'application du taux réduit de TICPE à tous les tracteurs agricoles et forestiers (avec mention du type du tracteur sur la carte grise du véhicule), quel que soit leur classement tarifaire et quelle que soit leur vitesse. Ces tracteurs pourront être, exceptionnellement, utilisés sur la voie publique pour rejoindre une exploitation agricole ou forestière, à condition que leur usage soit agricole ou forestier.

Les motoculteurs sont exclus du bénéfice de ce taux car ils ne comportent qu'un seul essieu.

Ces tracteurs sont, dans la plupart des cas, immatriculés. L'immatriculation est requise par le code de la route pour la circulation sur la voie publique.

Les tracteurs de type agricole ou forestier doivent être destinés à être utilisés dans l'exploitation agricole ou forestière pour des travaux agricoles ou forestiers, que ce soit à titre industriel, commercial ou privé.

Exemples :

- un agriculteur à la retraite peut utiliser du GNR pour l'alimentation de son tracteur de type agricole si ce dernier est utilisé pour des travaux agricoles ;
- un particulier non agriculteur peut utiliser du GNR dans son tracteur si ce dernier est utilisé à titre privé pour des usages agricoles ou forestiers.

Sont considérés comme travaux agricoles par l'article L. 722-2 du code rural :

« 1° Les travaux qui entrent dans le cycle de la production animale ou végétale, les travaux d'amélioration foncière agricole ainsi que les travaux accessoires nécessaires à l'exécution des travaux précédents ;

2° Les travaux de création, restauration et entretien des parcs et jardins comprenant les travaux de maçonnerie paysagère nécessaires à l'exécution des travaux précédents ».

Sont également considérées comme activités agricoles par l'article L. 311-1 du code rural :

« toutes les activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation ».

De ce fait, les tracteurs agricoles et forestiers peuvent utiliser le gazole non routier pour tout usage dans l'exploitation agricole ou forestière ou pour les besoins de l'exploitation. Sont entendus ici les travaux purement agricoles ou forestiers (épandage d'engrais, moissons, entretien du sol, par exemple) ainsi que les transports de matières agricoles ou forestières issues d'exploitations agricoles et à destination de lieux de stockage (ou inversement), à condition que ce transport s'effectue directement entre le lieu de l'activité agricole et un silo, par exemple dans la continuité de l'activité de récolte.

Le transport de matières agricoles ou forestières entre différents lieux de stockage, sans passage par un lieu d'exploitation agricole ou forestière et donc, en dehors de l'activité de récolte, ne peut pas être considéré comme lié à un travail agricole. Dans ce cas, l'utilisation de gazole non routier qui n'est pas autorisée pour le transport de marchandises sur la voie publique, ne peut pas être accordée.

De plus, les travaux agricoles incluent les travaux qui doivent être liés à la végétation, à l'environnement mais pas, par exemple, les travaux de déblaiement de gravas de construction laissés sur des bords de route ou aux abords de chantiers.

Peuvent également être assimilés aux travaux agricoles, les travaux d'entretien de la végétation tels que l'entretien des espaces verts des bords de routes, l'égouttage de végétation en bord de route, le fauchage des accotements végétaux, les travaux d'entretiens des fossés.

Par exemple, le curage des canaux n'est éligible au gazole sous conditions d'emploi que s'il entre dans le champ de la définition du code rural, c'est-à-dire s'il entre dans le cycle de production végétale ou cycle de production animale, par exemple.

Les « *travaux d'amélioration foncière agricole* » prévus par le code rural consistent à offrir, par exemple, un aménagement agricole, un assainissement des terres, un assèchement des terres, une mise en état des sols, une mise en valeur des terres, une amélioration des sols.

Le déneigement des routes, dans la mesure où il n'est pas lié à la production végétale ou à la biodiversité, n'entre pas dans la définition du code rural.

Les autres engins pouvant également prétendre à l'utilisation du GNR, sont les suivants :

- les tracteurs porteurs forestiers : ces engins ont, outre leur fonction de tracteur, une fonction de porteur de charges. Composés d'un châssis sur lequel est monté soit un plateau, soit un berceau ou tout autre dispositif adapté pour le maintien du chargement, ils comportent fréquemment un engin autonome de chargement et de déchargement (grues ou griffes), les rendant « auto-chargeurs ».
- les chariots transporteurs agricoles : employés dans des exploitations agricoles et normalement équipés de pneus tout terrain, ce sont des engins polyvalents joignant des capacités de travail agricole à une fonction de transport de charges : ils sont munis de plateaux, bennes ou nacelles, interchangeables pour le transport de la paille, du fumier, du foin, des fruits, et comportent des dispositifs permettant la réalisation de travaux agricoles, tels que la prise de force, des treuils ou des dispositifs d'attelage.

Les tracteurs agricoles ou forestiers ne peuvent pas prétendre à l'usage de gazole sous conditions d'emploi pour des usages de travaux publics, sauf à respecter les conditions du point suivant concernant les « *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* » (d) du II de l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011). Les travaux de BTP n'entrent pas dans la définition des travaux agricoles prévue par le code rural.

Seuls les travaux de maçonnerie paysagère nécessaires à l'exécution des travaux cités ci-dessus, peuvent être effectués avec du GNR.

Les véhicules automobiles tout terrain, notamment type « jeep », employés parfois comme tracteurs, ne constituent pas des tracteurs et ne bénéficient donc pas du régime privilégié.

Une dérogation est spécialement prévue pour permettre aux collectivités territoriales d'utiliser du gazole non routier dans leurs tracteurs agricoles pour des usages autres qu'agricoles et forestiers. Cette dérogation peut inclure non seulement les tracteurs utilisés directement par la collectivité mais aussi les tracteurs utilisés pour le compte de ces collectivités (par contrat de délégation de service public par exemple, précisant clairement les usages concernés). Ce contrat devra être présenté lors de tout contrôle des services douaniers.

► les moteurs 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.

Ces véhicules ne doivent pas être titulaires d'un certificat d'immatriculation dans les conditions établies par les articles R. 322-1 et suivants du code de la route.

Afin de pouvoir bénéficier d'un taux réduit de TICPE, ces véhicules doivent répondre aux conditions cumulatives :

- 1- être destinés, par les caractéristiques propres à leur modèle, à une utilisation hors voie publique ou bien, lorsque le modèle permet une utilisation normale sur la voie publique, ne pas être immatriculés ;
- 2- être utilisés à des fins industrielles sur la voie publique ;

Cette dernière condition est très stricte : soit les véhicules en question doivent ne pas être immatriculés, soit ils doivent avoir fait l'objet d'une procédure en préfecture (article R. 322-6 du code de la route).

Dans ce dernier cas, l'utilisateur du véhicule doit être en mesure de fournir la preuve de sa désimmatriculation en préfecture. A défaut, son véhicule sera considéré comme immatriculé et la taxe éludée pourra être redressée.

En cas de non-désimmatriculation, le véhicule doit être alimenté en gazole taxé au taux plein de TICPE.

Seuls les usages industriels ou commerciaux sont visés par le d) du II de l'article 2 de l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié.

En application de l'article 11, §1 de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, les collectivités territoriales qui utilisent pour leurs activités des engins de ce type, sont considérées comme les utilisant à des fins industrielles ou commerciales.

Sont inclus notamment dans cette catégorie de véhicules, sous réserve du respect des conditions précédemment citées :

→ Les chariots de manutention sous réserve qu'ils ne soient pas immatriculés. Ce sont des engins à quatre roues, automoteurs ou non, conçus pour le déplacement et le soulèvement des charges, des matériaux, des bagages sur de faibles distances. Ils ne sont pas conçus pour le transport de personnes et peuvent être à conducteur à pied, ou à conducteur porté. Dans ce dernier cas, ils sont uniquement équipés pour recevoir le conducteur et, au maximum, un convoyeur.

Ces chariots sont, par exemple, les suivants :

- les chariots de manutention porteurs comportant une plate-forme ou une caisse sur lesquelles sont chargées les marchandises, ou encore une benne basculante pour le déplacement de matériaux ;

- les chariots de manutention élévateurs ou gerbeurs, comportant un dispositif élévateur de charge coulissant le long d'un dispositif de guichet vertical (chariots à plate-forme, à fourche, cavaliers, *etc.*) et les chariots gerbeurs porte-conteneurs ;

- les chariots de manutention similaires aux précédents mais équipés d'outils de chargement classiques, tels que les chariots-grues qui effectuent des opérations de manutention à l'aide d'une grue montée sur leur châssis et les chariots à benne ou à pinces pour le ramassage des matières en vrac.

→ Les engins conçus pour tracter ou pousser des véhicules ou des remorques.

→ Les véhicules de nettoyage, non immatriculés, quelles que soient leurs caractéristiques propres. Il s'agit notamment des balayeuses industrielles et engins de nettoyage similaires.

→ Les matériels destinés à des exploitations agricoles pour la préparation et le travail du sol, la culture, la récolte ou des travaux agricoles analogues, non immatriculés, quelles que soient leurs caractéristiques propres (notamment les motocharries, les motocultivateurs, les moissonneuses-lieuses, les faucheuses, les ramasseuses-batteuses, les presses-ramasseuses, les arracheuses de pommes de terre).

→ Les engins automoteurs spécialisés pour les travaux publics dont les différents organes composent un ensemble mécanique homogène tels que : grues automotrices, pelles mécaniques, excavateurs, décapeuses, niveleuses, boteurs défonceurs, rouleaux compresseurs, rouleaux compacteurs, tracteurs spéciaux de terrassement et engins spéciaux analogues. Ces engins composent des ensembles mécaniques homogènes. Ils ne présentent pas le caractère de véhicules automobiles routiers et ne sont pas soumis à immatriculation. Les engins de ce type qui, pour quelle que raison que ce soit, seraient soumis à immatriculation, perdraient le bénéfice du taux réduit de TICPE.

→ Les tombereaux automobiles (engins munis d'une benne qui sont spécialement conçus pour être utilisés sur des chantiers ou des carrières, pour déplacer et décharger de la terre, des pierres, du sable, des déblais et autres matériaux) et camions automobiles, sous réserve qu'ils ne soient pas immatriculés.

▶ les moteurs des véhicules automobiles relevant des numéros 87.04 et 87.05 du tarif des douanes, et des véhicules comportant un moteur unique assurant alternativement la propulsion du véhicule et le fonctionnement, à l'arrêt du véhicule, des appareils suivants et 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.

• Ces véhicules peuvent être équipés de dispositifs de bicarburation (deux réservoirs : un réservoir de gazole classique pour la carburation, et un réservoir de gazole sous conditions d'emploi pour l'engin fonctionnant à l'arrêt du véhicule). Ils font l'objet d'un agrément pour une période de cinq ans, soit par le directeur général des douanes et droits indirects pour les agréments par type, soit par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent pour les agréments individuels. Ces agréments sont renouvelables à la demande des bénéficiaires.

Tout détenteur d'un dispositif de bicarburation doit, à la demande des agents des douanes, justifier que cet équipement est agréé. Les constructeurs, dont les dispositifs sont agréés, doivent fournir à l'administration des douanes et droits indirects, avant le 10 du mois suivant chaque trimestre échu, la liste des utilisateurs par type d'agrément.

• Ces véhicules peuvent être équipés de dispositifs permettant de comptabiliser la consommation annuelle de l'engin. Ces dispositifs sont appelés « systèmes de comptabilisation de la consommation des carburants » (SCCC), et ils sont directement reliés à l'engin ou montés sur cet engin. En effet, le véhicule ne dispose que d'un seul réservoir fournissant du gazole classique à la fois pour la carburation et pour le fonctionnement de l'engin. Le dispositif comptabilise la consommation de l'engin et, sur cette base, le service des douanes procède au remboursement du différentiel de taxation, entre le taux du gazole utilisé et le taux du gazole sous conditions d'emploi.

Le dossier de demande d'utilisation d'un dispositif SCCC doit, préalablement, faire l'objet d'une étude par le bureau F2 de la direction générale des douanes et droits indirects pour délivrance d'un avis technique, permettant ensuite à la direction régionale de se prononcer.

B/Les usages des gazoles sous conditions d'emploi comme combustible

[15] Les gazoles sous conditions d'emploi dénommés « fioul domestique » et « gazole non routier » peuvent être utilisés comme combustible en bénéficiant d'un taux réduit de TICPE. Cet usage est le seul autorisé en ce qui concerne le fioul domestique.

Le fioul domestique est un produit contenant jusqu'à 1000 ppm de soufre.

Le gazole non routier ne contient, quant à lui, que 10 ppm de soufre. Son utilisation à la combustion n'est pas interdite. Toutefois, les utilisateurs doivent veiller à vérifier la conformité de ce produit avec leurs chaudières. Un faible taux de soufre peut, en effet, ne pas être supporté par certaines chaudières. Il est donc indispensable que les détenteurs de chaudières soient informés de la qualité des produits pouvant être utilisés dans leurs équipements.

[16] Les usages autres que carburants ou combustibles ne sont pas repris dans l'arrêté du 10 novembre 2011 modifié, ni dans la présente circulaire, car ils ne sont soumis à aucune taxation. Ils sont totalement exonérés de TICPE, en application du a) du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes.