

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-992

présenté par

M. Aubert, M. Straumann, M. Menuel, M. Parigi, M. Masson, M. Leclerc, M. Vialay, Mme Poletti, M. Bony, M. Le Fur, Mme Valérie Boyer, M. Emmanuel Maquet, Mme Louwagie, M. Hetzel, M. Viry, M. Reiss, M. Door, M. Descoeur, M. Viala, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Brun, Mme Bonnivard, M. Bazin, M. Ramadier, M. Saddier, M. Marlin, M. Schellenberger, M. Pierre-Henri Dumont, M. Thiériot, M. Abad, M. Boucard, M. Di Filippo, M. Minot et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 19

Supprimer l'alinéa 6.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objet de maintenir l'utilisation du Gazole Non Routier à l'ensemble des secteurs d'activité aujourd'hui bénéficiaires, en particulier celui des travaux publics.

La suppression du gazole destiné à être utilisé comme carburant sous condition d'emploi, tel que le prévoit l'article 19 dans sa rédaction actuelle, entraînera un surcoût de près de 500 millions d'euros pour les seules entreprises de travaux publics (soit l'équivalent de 60 % de leur marge) sur les 900 millions d'euros d'économie budgétaire attendue par le Gouvernement.

Cette mesure est d'autant plus brutale que les entreprises de travaux publics, qui dépendent de la commande publique à hauteur des deux tiers de leur activité, ne pourront répercuter la hausse de leurs coûts de production dans les contrats en cours.

Considérant que les contrats généralement conclus dans le cadre des marchés de travaux sont pluriannuels, le déséquilibre contractuel qui résulterait de la suppression du GNR dans les travaux publics, sera des plus préjudiciables pour l'ensemble de la filière, notamment les PME, qui composent à 80 % le tissu des entreprises de travaux publics.

A supposer que les coûts induits par la suppression du GNR seraient répercutés dans les contrats en cours, l'inflation des prix limitera nécessairement à budgets constants le volume d'investissement des donneurs d'ordre public et ce, dans un contexte de sous investissement récurrent en matière d'infrastructures.

Au regard de ce qui précède, il convient donc de maintenir le régime applicable existant en matière de carburant sous condition d'emploi pour l'ensemble des secteurs d'activité.