

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2532

présenté par
M. Sommer

ARTICLE 16

I. – À la fin de l’alinéa 4, substituer au nombre :

« 37,68 »

le nombre :

« 26,94 ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 44, après l’année :

« 2021 »,

insérer les années :

« 2022, 2023 et 2024 ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 88, substituer à l’année :

« 2022 »

l’année :

« 2024 ».

IV. – En conséquence, procéder à la même substitution aux alinéas à la première phrase de l’alinéa 90, à la fin de l’alinéa 94, à la première phrase de l’alinéa 96, et à l’alinéa 101.

V. – En conséquence, à l’alinéa 103, substituer à l’année :

« 2021 »

l’année :

« 2023 ».

VI. – En conséquence, à l’alinéa 104, substituer à l’année :

« 2022 »

l’année :

« 2024 ».

VII. – En conséquence, à l’alinéa 105, substituer à l’année :

« 2021 »

l’année :

« 2023 ».

VIII. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 108, substituer à l’année :

« 2022 »

l’année :

« 2024 ».

IX. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 109, substituer à l’année :

« 2021 »

l’année :

« 2023 ».

X. – En conséquence, à l’alinéa 116, après l’année :

« 2022 »,

insérer les années :

« 2023, 2024 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est un amendement de repli. Il vise à allonger la durée progressive de suppression du taux réduit de fiscalité du Gazole Non Routier (GNR) en la faisant passer de trois à cinq ans.

Malgré les aménagements ainsi que les mesures d'accompagnement et de compensation prévus par le présent article, cette suppression du taux réduit de fiscalité sur le Gazole Non Routier (GNR), bien que progressive, risque de fragiliser le secteur de l'artisanat, du bâtiment et des travaux publics (BTP).

Ce rabet aura des répercussions importantes en termes d'emplois et sur la trésorerie des entreprises du secteur qui sont principalement des petites et moyennes entreprises. Par ailleurs, ce carburant étant aussi utilisé par les engins agricoles et forestiers ; les entreprises agricoles n'étant pas concernées par la mesure, le risque de concurrence qui en résultera interroge.

À ce jour, il n'existe pas sur le marché d'engins de substitution permettant aux entreprises du BTP d'avoir une alternative à la consommation de GNR. C'est ainsi que l'échelonnement sur trois années de la conversion écologique du secteur apparaît insuffisant, d'autant plus qu'il ne peut se faire sans l'association des fabricants d'engins.

Cet amendement prévoit la trajectoire de hausse suivante :

2019	1 ^{er} juillet 2020	1 ^{er} janvier 2021	1 ^{er} janvier 2022	1 ^{er} janvier 2023	1 ^{er} janvier 2024
18,82c€/L	26,94c€/L	35,1c€/L	43,2c€/L	51,3c€/L	59,4c€/L