

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 décembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1985)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° CF50

présenté par

M. Guiraud, M. Amard, Mme Abomangoli, M. Alexandre, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Carrière, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

-----

**ARTICLE 5 NONIES**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Par cet amendement, les députés LFI-NUPES souhaitent la suppression des dispositifs exceptionnels de déduction fiscale sur le gazole non routier (GNR).

Depuis 2018, le Président de la République l'affirme haut et fort : l'avantage fiscal sur le gazole non routier sera supprimé en 2019. Pourtant, nous sommes en 2023 et nous discutons toujours des modalités de suppression progressive de cette niche, dont la fin définitive est prévue pour 2030. Alors même que l'exécutif a choisi une suppression graduelle, voilà qu'il prolonge dans le même temps deux exemptions pour les engins de chantier ou agricoles jusqu'en 2026.

L'Agence de la transition écologique ADEME remet en cause depuis 2022 l'usage de la fiscalité énergétique : « Face à la fiscalité de l'énergie et à sa composante carbone, le maintien de la compétitivité des entreprises françaises est traité aujourd'hui par des exonérations, des taux réduits de taxe et des remboursements partiels qui allègent le prix des combustibles. Ces exonérations remettent en cause l'équité et l'effectivité du prix du carbone. Outre le fait qu'elles réduisent l'adhésion de la population à la fiscalité carbone, ces régimes dérogatoires ont été largement

accordés aux entreprises, sans conditionnalités environnementales, notamment vis-à-vis de l'atteinte d'objectifs de réduction d'émissions. » »

En effet, le remboursement de la taxe intérieure sur la consommation de GNR coûte chaque année à l'État 2 milliards d'euros. Additionnée aux 1,1 milliard d'euros alloués au transport routier de marchandises, aux 3,4 milliards d'euros de dépense fiscale pour l'aviation commerciale, la fiscalité carbone coûte à l'État 6,5 milliards d'euros d'exonérations, alors même qu'elle rapporte 8,2 milliards d'euros.

Pour que la fiscalité serve réellement l'écologie et l'objectif de lutte contre le dérèglement climatique que nous nous sommes fixés, nous ne pouvons plus retarder continuellement les changements nécessaires. Nous demandons au Gouvernement la fin des niches fiscales sur l'achat d'engins non routiers ou la location d'engins non routiers pour le secteur du BTP.