

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 octobre 2015

PLF POUR 2016 - (N° 3096)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° I-512 (Rect)

présenté par

M. de Courson et M. Fromantin

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 6, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article 39 *decies* du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* A ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* A. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des biens hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2017 lorsqu'ils relèvent de la catégorie des véhicules de plus de 3,5 tonnes qui fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie gaz naturel et biométhane carburant.

« La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés au *pro rata temporis*.

« L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au premier alinéa dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat, conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2017, peut déduire une somme égale à 40 % de la valeur d'origine du bien hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie sur douze mois à compter de leur mise en service. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien, elle peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par celle-ci du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au premier alinéa. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de favoriser l'investissement des petites et moyennes entreprises (PME) françaises de transport routier dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air.

Il propose à ce titre d'étendre l'amortissement fiscal supplémentaire exceptionnel sur certains achats d'équipements industriels, annoncé par le Premier Ministre en avril 2015 dans le cadre d'un plan de soutien à l'investissement industriel, aux poids lourds fonctionnant au gaz naturel (GNV) et au biométhane carburant (bioGNV) pour une durée de deux ans.

Le GNV/bioGNV est en effet une solution particulièrement pertinente pour les PME de transport régional de marchandises qui s'engagent dans l'acquisition de véhicules propres. Il permet une réduction importante des émissions de particules et oxyde d'azote, comme le confirme les tests en conditions réelles de roulage réalisés avec l'Ademe. Il permet aussi de diminuer sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, et ce bien plus encore avec l'utilisation du bioGNV (biogaz issu de la méthanisation), avec une réduction de l'ordre de 75 % des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au diesel.

L'utilisation du bioGNV dans ces véhicules se développe avec une filière de production de ce carburant renouvelable largement portée par les agriculteurs français qui valorisent ainsi par méthanisation leurs déchets et effluents d'élevage.

La maturité technologique du GNV n'est par ailleurs plus à prouver, 10 % des autobus et 5 % des bennes à ordures ménagères (BOM) utilisent aujourd'hui cette technologie aujourd'hui en France. Pour le transport routier de marchandises (TRM), chacun des principaux constructeurs propose déjà une gamme de poids lourds GNV avec une partie de la chaîne de fabrication implantée sur le territoire français et labellisée « Origine France Garantie ».

Les poids lourds au GNV/bioGNV sont soumis à un surcoût à l'achat constituant un frein pour les entreprises du transport routier de marchandises qui souhaitent investir dans cette solution et qui sont à 90 % des PME.

Le présent amendement a donc pour objectif d'inciter à l'acquisition de poids lourds GNV/bioGNV, contribuant ainsi à la transition énergétique et à l'amélioration de la compétitivité des entreprises françaises mais aussi au développement de la méthanisation agricole.

Le coût pour les finances publiques est relativement faible, pour 1 000 poids lourds acquis sur 2 ans (scénario filière), il est de l'ordre de 5.2 millions d'euros (soit moins de 1 % du coût du sur-amortissement exceptionnel introduit en 2015). Les bénéfices environnementaux pourraient s'élever à près de 25kt par an de CO<sub>2</sub> évités avec l'intégration de 20 % de BioGNV et 1.5t de NO<sub>x</sub>.

Au-delà des gains de compétitivité, environnementaux et sanitaires, cette mesure permettra de développer des emplois dans cette filière industrielle d'avenir qui représente à ce jour 1 000 emplois

et 5 usines en France (Angers, Blainville-sur-Orne, Annonay, Bourbon-Lancy ...). L'association française du GNV estime qu'à horizon 2020 ce sont plus de 1 800 emplois nets qui pourraient être créés en France dans la filière.