

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1553

présenté par

M. Zulesi, Mme Pompili, M. Pichereau, M. Boudié, M. Buchou, M. Cazenove, Mme Chalas, M. Colas-Roy, Mme Degois, M. Haury, Mme Kerbarh, M. Krabal, Mme Lenne, Mme Marsaud, Mme Melchior, Mme Mirallès, Mme Mörch, M. Morenas, M. Pellois, M. Perrot, Mme Piron, Mme Robert, Mme Rossi, Mme Sarles, M. Sommer, M. Testé, M. Thiébaut, Mme Tiegna, Mme Vanceunebrock, M. Vignal, Mme Zitouni et Mme Riotton

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre de leurs dépenses d'acquisition de véhicules neufs, affectés à leur activité, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes, réalisées à compter du 1^{er} septembre 2020 et jusqu'au 31 juin 2021, qui utilisent exclusivement une ou plusieurs des énergies suivantes :

a) Le gaz naturel et le biométhane carburant ;

b) Une combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant de type 1A telle que définie au 52 de l'article 2 du règlement (CE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/ CE du Parlement européen et du Conseil ;

c) Le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole ;

d) L'énergie électrique ;

e) L'hydrogène ;

f) Le carburant B100 constitué à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

II. – Le crédit d'impôt mentionné au I est égal à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des véhicules mentionnés au I du présent article.

III. – Le bénéfice du crédit d'impôt mentionné au I n'est pas cumulable avec le bénéfice de la déduction prévue à l'article 39 *decies* A du code général des impôts.

IV. – Le I n'est applicable qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La crise économique liée à l'épidémie de covid-19 a lourdement impacté l'activité des entreprises et grévé leurs chiffres d'affaires. De ce fait les dispositifs du suramortissement sont inopérants pour de nombreuses entreprises.

Afin de soutenir la reprise du secteur automobile tout en encourageant les entreprises à accélérer le renouvellement de leurs flottes de véhicules utilitaires et de poids lourds vers des modèles moins émetteurs de CO2 et de particules, cet amendement propose la mise en place d'un crédit d'impôt exceptionnel pour l'acquisition de ces véhicules.

Ce dispositif serait limité dans le temps, de janvier à juillet 2021, pour renforcer son aspect incitatif et aurait vocation à se substituer de manière exceptionnelle au dispositif de suramortissement prévu à l'article 39 *decies* A du code général des impôts.

Actuellement le dispositif de suramortissement va de 120 % à 160 % en fonction des PTAC (à partir de 2,6 tonnes), soit une aide que peut aller de de 3 à 9 % en tenant compte d'un taux d'impôts sur les sociétés moyen de 15 %. Un crédit d'impôt de 20 % serait un signal important pour les entreprises de transport souhaitant renouveler leur flotte, tout en soutenant leur trésorerie.

Ce crédit d'impôt viendrait utilement compléter le plan de relance automobile ciblé essentiellement vers les ménages et le marché du véhicule individuel. Il s'agirait d'un signal fort vers le secteur du transport routier mais aussi du BTP, et du transport routier de passagers, tout en offrant un levier utile à la reprise de l'industrie automobile pour l'orienter vers la production de modèles plus vertueux.

Cet amendement a été travaillé sur la base d'une proposition de GRDF.