

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° II-955

présenté par

M. Chalumeau, M. Delpon, M. Damien Adam, M. Colas-Roy, Mme Frédérique Dumas, M. Sermier, Mme Tiegna, Mme Robert, M. Roseren, M. Martin, Mme Cazarian, M. Thiébaud, M. Rebeyrotte, Mme Françoise Dumas, M. Ahamada, M. Perrot, M. Person, Mme Pouzyreff, M. Testé, M. Fugit, Mme Degois, M. Alauzet, Mme Tuffnell, Mme Vanceunebrock et M. Cormier-Bouligeon

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 43, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du 2 du I, les trois occurrences de l'année : « 2021 » sont remplacées par l'année : « 2025 » ;

2° Au premier alinéa du III, les trois occurrences de l'année : « 2021 » sont remplacées par l'année : « 2025 » ;

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le suramortissement à l'achat ou l'acquisition de véhicules utilitaires légers (> 2,6 tonnes) et de poids lourds à faibles émissions (électrique, hydrogène, GNV, biocarburants) constitue l'instrument principal d'accompagnement du transport routier de marchandises vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. Cette déduction exceptionnelle est calculée aux taux de 20 %, 40 % ou 60 % de la valeur d'origine des véhicules et dépend de leur poids, de l'énergie utilisée et de la date d'acquisition des véhicules éligibles. L'enjeu du renouvellement du parc des véhicules est crucial pour la transition écologique : les poids lourds et les VULs représentent 38 % des émissions de CO2 du secteur des transports en France.

Le dispositif incitatif en place s'achèvera au 31 décembre 2021 alors que le parc français des poids lourds et camionnettes se composait en 2019 à encore 97 % de motorisations au gazole (source SDES-RSVERO). Encore insuffisante aujourd'hui, l'offre de camionnettes et poids lourds à carburants alternatifs va s'étoffer dans les prochaines années et les prix diminuer, de nombreux constructeurs investissant dans des modèles amenés à être commercialisés et des sources d'énergie à se déployer dans la décennie. A horizon 2030, la stratégie nationale bas-carbone prévoit un mix énergétique des poids lourds neufs très différent du mix actuel avec 25 % de poids lourds neufs GNV et 8 % électrique ou hydrogène.

Le présent amendement vise à proroger le suramortissement à la date du 31 décembre 2025, afin de tenir compte des évolutions techniques nécessaires. Il reprend l'une des 146 mesures votées par la Convention citoyenne pour le climat, qui propose de renforcer pour les transporteurs les aides au financement pour l'achat de poids lourds plus propres, en contrepartie de la fin des derniers avantages fiscaux sur le gazole (mesure SD-B1.4). Proroger le dispositif au-delà du 31 décembre 2021 permettrait de ne pas interrompre la dynamique d'investissement des entreprises du secteur du transport routier.

Le choix de la date de 2025 permettra de laisser suffisamment de temps pour assurer une diversification de l'offre de véhicules, garantir une prévisibilité dans la durée pour encourager l'investissement des entreprises françaises du transport routier dans des solutions propres, et correspond à l'échéance des nouvelles normes de réduction des émissions moyennes de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs prévues par le règlement européen n° 2019/1242 (- 15 % d'ici 2025 par rapport à 2019).