

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-881

présenté par  
M. Bouillon

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – Au premier alinéa de l'article 39 *decies* A du code général des impôts, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2023 ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus 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 est ainsi proposé de prolonger le dispositif de suramortissement actuellement en vigueur appliqué sur l'achat de véhicules de 3,5 tonnes et plus roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV) et biométhane carburant (BioGNV) de décembre 2017 à décembre 2023.

Le GNV, et plus particulièrement sa version renouvelable, le BioGNV, sont en effet identifiés et reconnus comme carburants alternatifs aux carburants classiques considérant la réduction d'émissions d'oxyde d'azote (NOx), de particules fines et de CO2 que leur utilisation permet. Le GNV et le bioGNV sont des solutions écologique et économique matures qui nécessitent qu'un cadre soit mis en place afin d'inciter son développement dans le temps.

Tout comme le recommandait le rapport de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale, dans sa proposition n° 66, il doit être prévu la « règle des 5 ans ». L'arrêt programmé du dispositif de suramortissement au 31

décembre 2017 mettrait en péril la dynamique de développement à court terme de la filière poids-lourds GNV. En effet, la période de mise en application du dispositif récemment créé a été trop courte pour permettre à la filière de bénéficier pleinement de ce dispositif.

Ce mécanisme permettra de participer à l'atteinte de l'objectif fixé pour 2030 de développement de la mobilité propre fixés par la PPE de 10 % de poids lourds roulant au GNV et de 80 000 véhicules. Cette mesure correspond à un manque à gagner maximal de 4,4 M€ en 2018 (pour les camions de PTAC > 3,5t immatriculés en 2018) dans l'hypothèse de l'atteinte des objectifs de la PPE de 1500 camions en circulation à fin 2018.