

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF532

présenté par
M. Alauzet
-----**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – Au premier et troisième alinéas 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 résultant pour l'État du I 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.

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 : le dispositif a été voté dans la loi de finances pour 2016, mis en œuvre courant 2016, et est applicable jusque fin 2017. Or, cette mesure a été identifiée comme la plus incitative pour les transporteurs à passer au GNV.

Pour mémoire, ce dispositif de bonification de l'amortissement permet de couvrir jusqu'à 40% du surcoût du véhicule GNV en comparaison d'un véhicule diesel de même catégorie, rendant ainsi plus accessible la solution GNV/BioGNV. Le prolongement ainsi proposé se veut être une mesure à

court terme pour continuer d'accompagner la filière, le temps que le surcoût à l'achat par rapport aux autres carburants soit comblé.

L'année 2023 visée correspond à la cible de l'objectif fixé dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 40 000 poids lourds roulant au GNV/BioGNV. Cette mesure, sur le long terme, devrait provoquer une baisse des surcoûts à l'achat des véhicules gaz par un effet de vente en série ou économie d'échelle.

Enfin, 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.