

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**SOUS-AMENDEMENT**

N ° I-2588

présenté par  
M. Pichereau

à l'amendement n° 2513 de la commission des finances

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**

I. – Supprimer l'alinéa 4.

II. – En conséquence, à l'alinéa 6, substituer aux mots :

« l'une »

les mots :

« une ou plusieurs ».

III. – En conséquence, à l'alinéa 12, après le mot :

« acquis »,

insérer le mot :

« neufs ».

IV. – En conséquence, procéder à la même insertion à l'alinéa 13.

V. – En conséquence, après le même alinéa, insérer l'alinéa suivant :

« 3. 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 20 % de la valeur

d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent neufs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, lorsqu'ils relèvent des catégories de véhicules dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes et qui utilisent exclusivement une ou plusieurs des énergies mentionnées aux *a, b, c et d* du 1 du présent I. »

VI. – Compléter cet amendement par les deux alinéas suivants :

« IV. – Le II s'applique aux véhicules acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

« V. – 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

Au-delà des modifications rédactionnelles, ce sous-amendement vise à inclure les véhicules utilitaires légers de plus de 2,6 tonnes dans le dispositif de sur-amortissement élargi prévu par l'amendement N° I-2513 proposé par la commission des finances.

Il s'inscrit dans la volonté du Gouvernement de lutter contre la pollution de l'air et d'aider au verdissement de tous les modes de transport de voyageurs et de marchandises pour des véhicules à carburant alternatif.

La France place l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports routiers au premier rang de ses priorités. L'impact énergétique et l'impact environnemental du transport étant loin d'être négligeable, il s'agit ici d'établir une véritable politique de verdissement proactif et de renouvellement du parc actuel.

D'après les chiffres du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), il y a eu 200 000 immatriculations neuves de véhicules utilitaires légers entre 2,6t et 3,5t en 2017. Ces véhicules sont très largement à motorisation fossile.

Nous constatons que, pour ces catégories de véhicules, susceptibles d'être utilisés pour du transport routier de marchandises, les mécanismes de bonus écologiques et de prime à la conversion sont insuffisants pour inciter les professionnels à se tourner vers des véhicules plus propres.

Nous proposons d'étendre le dispositif de sur-amortissement existant pour l'acquisition de véhicules utilitaires légers.

Ce sur-amortissement de 20 % de la valeur d'achat de ces véhicules ; lorsqu'ils sont motorisés au gaz naturel et à l'électricité par batterie ou par pile à combustible ; équivaut à un crédit d'impôt de 5,6 % du prix d'achat du véhicule neuf à répartir sur cinq exercices budgétaires. Avec 10 % des immatriculations réalisées, chaque année jusqu'en 2021, le coût de la mesure devrait être de 60 millions d'euros, à répartir sur les exercices budgétaires de 2019 à 2026. La transition progressive devant, à terme, conduire à une baisse de l'écart de prix entre les motorisations classiques et alternatives, cette mesure n'est pertinente et nécessaire que pour une durée limitée à quelques années.

Ce levier permettra ainsi d'accompagner les objectifs ambitieux de décarbonations des transports, comme je le préconise dans mon rapport issu de la mission gouvernementale sur l'exploitation des véhicules utilitaires légers d'avril 2018.