

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 septembre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Adopté

AMENDEMENT

N° I-CD95

présenté par

M. Pichereau, rapporteur, M. Zulesi, M. Orphelin et Mme Pompili

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

I. – À l'article 39 decies A du code général des impôts, après le mot : « tonnes », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée :

« , ou d'une somme égale à 20 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, dans les mêmes termes, lorsqu'ils relèvent des catégories de véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes, et qui utilisent exclusivement comme énergie le gaz naturel et le biométhane carburant, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole, ou l'électrique à batterie et l'électrique à pile à combustible. »

II. – 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

Cet amendement 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 lourds d'une mesure de sur-amortissement de 40 % de la valeur d'achat de ces véhicules, lorsqu'ils sont motorisés au gaz naturel et à l'électricité par batterie ou à pile à combustible.

Un sur-amortissement de 20 % 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, avec des carburants alternatifs, 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.

Un amendement prorogeant le dispositif, jusqu'en 2021, sera déposé en deuxième partie du Projet de loi de finances pour 2019.