

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2017

PLFSS POUR 2018 - (N° 269)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° AS99

présenté par

M. Door, M. Viry, M. Perrut, M. Lurton et M. Cherpion

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application du premier alinéa du présent article, lorsque l'employeur met à la disposition permanente d'un employé un véhicule, au sens de l'article 1010 du code général des impôts, dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est inférieur à 60 grammes par kilomètre, le montant de rémunération correspondant à l'avantage en nature constitué par l'utilisation privée de ce véhicule fait l'objet d'un abattement visant à neutraliser le surcoût lié à la différence de coût d'achat ou de location entre ce type de véhicules et les véhicules dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur à 60 grammes par kilomètre. Le taux de cet abattement est fixé par voie réglementaire. Il fait l'objet d'une révision au moins une fois tous les trois ans. »

II. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale 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

La mise en œuvre de l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 sur le climat et du Plan Climat, la lutte contre le changement climatique et la lutte contre la pollution de l'air liée aux transports routiers supposent une évolution rapide du parc automobile français. Cette évolution implique notamment le développement de la part de marché des véhicules à faibles et très faibles émissions.

Or les entreprises ont vocation à jouer un rôle clef dans l'évolution du parc automobile français. En effet, aujourd'hui, les achats provenant des entreprises représentent environ 50 % des immatriculations annuelles de véhicules particuliers et utilitaires neufs en France. Ce marché est en croissance constante depuis plusieurs années.

Toutefois, si les sociétés bénéficient désormais d'un cadre juridique et fiscal encourageant le « verdissement » de leurs flottes de véhicules, tel n'est pas le cas de leurs employés.

En effet, l'utilisation par un employé, à titre privé, d'un véhicule de société mis à sa disposition par son employeur constitue un avantage en nature, assimilable à une rémunération, au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale. Cet avantage est intégré dans les revenus et pris en compte, notamment, pour le calcul des cotisations de sécurité sociale dues par les employeurs et les employés. Le mode actuel de calcul de cet avantage en nature est essentiellement fondé sur le coût d'achat ou de location des véhicules mis à disposition. Or, le prix des véhicules à très faibles émissions est, aujourd'hui, en moyenne deux fois et demie plus élevé que celui des autres véhicules.

Dès lors, en l'état de la législation, les employés faisant le choix d'un véhicule à très faibles émissions sont mécaniquement pénalisés par ce mode de calcul. Logiquement seuls 1 % font aujourd'hui ce choix dans les entreprises alors même que ce choix, qui est source d'externalités positives pour la collectivité, devrait être encouragé.

Dans ce contexte, il pourrait être introduit un abattement spécifique sur le montant de rémunération à prendre en compte au titre de l'avantage en nature constitué par l'utilisation privée de véhicules de sociétés dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est inférieur à 60 grammes par kilomètre. En neutralisant le surcoût lié à la différence de prix existant, à l'achat ou à la location, entre ce type de véhicules et les véhicules aux émissions de dioxyde de carbone supérieures, cette mesure tendrait à inciter les employeurs comme leurs employés à faire le choix d'un véhicule à très faibles émissions. Son objectif étant d'inciter des salariés qui, pour des raisons fiscales, optent aujourd'hui pour des véhicules émetteurs à s'orienter vers des véhicules de fonction à faibles ou très faibles émissions, tout en maintenant un niveau de recette équivalent, il ne constitue pas une perte pour le budget de l'État.

La différence de prix entre les véhicules à très faibles émissions et les autres véhicules étant susceptible d'évoluer à l'avenir, et afin de garantir la neutralité budgétaire de la mesure, ce taux devra faire l'objet d'une révision, au moins une fois tous les trois ans, afin de tenir compte de l'évolution de l'écart moyen de prix constaté sur le marché des véhicules d'entreprise entre les véhicules dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures à 60 grammes par kilomètre et les véhicules aux niveaux d'émissions supérieurs.