

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I-159

présenté par

M. Guy Bricout, Mme Bassire, M. Lenormand, M. Mathiasin, M. Jean-Louis Bricout, M. Naegelen et Mme Youssouffa

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:

I. – L'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

a) Au 2, les deux occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2040 » ;

b) Le neuvième alinéa est ainsi modifié :

– La première occurrence de l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2040 » ;

– Les mots : « a à d du même 1 et à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant l'énergie mentionnée au e » sont remplacés par les mots : « c à e » ;

c) L'avant dernier alinéa est ainsi modifié :

– La première occurrence de l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2040 » ;

– Les mots : « a à d du même 1 et à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant l'énergie mentionnée au e » sont remplacés par les mots : « c à e » ;

2° La première phrase du premier alinéa du III est ainsi modifiée :

a) La deuxième occurrence de l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2040 » ;

b) À la fin, les mots : « a à d du 1 dudit I, et les contrats conclus à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour les biens mentionnés au 1 du même I et aux deuxièmes et troisième

alinéas du 2 du même I utilisant l'énergie mentionnée au e du 1 du même I » sont remplacés par les mots : « c à e du 1 dudit I ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la majoration de la taxe sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme prévue aux articles L. 421-71 à L. 421-81-1 du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prolonger le dispositif visant à accompagner les entreprises dans l'acquisition de poids lourds et véhicules utilitaires légers utilisant des énergies propres.

Les projections de la Stratégie Nationale Bas Carbone en matière de transition énergétique des véhicules de transport de marchandises mettent clairement en évidence que la mutation sera longue. Ce temps long a deux explications principales, d'abord en raison de la durée nécessaire pour que l'offre des véhicules et la distribution des énergies nouvelles devienne mature, ensuite car, pour les seuls véhicules lourds ($>3,5$ tonnes), la moitié du parc français est exploité sous le régime du transport pour compte propre (par exemple chez les grossistes) dont les conditions d'exploitation se caractérisent par de faibles kilométrages annuels entraînant des rythmes de renouvellement longs (de l'ordre d'une dizaine d'années).

Le ministère de la Transition écologique indique, qu'au 1er janvier 2022, le parc de poids lourds est constitué de 180 poids lourds électriques et de 3 poids lourds hydrogène sur un parc de plus de 616 000 poids lourds.

En outre, plusieurs réglementations vont contraindre les entreprises à verdier leurs flottes professionnelles de poids-lourds : la loi Climat et Résilience interdit en 2040 la vente de poids lourds fossiles, les ZFE-m vont interdire la circulation des poids-lourds Euro 2 à 5 d'ici 2030 et la Commission européenne veut interdire la vente de poids lourds thermiques en 2040.

La transition vers un parc de poids lourds consommant des énergies propres sera coûteuse. Le Secrétariat général à la Planification écologique estime que les surcoûts par véhicule seront de l'ordre de « X2 voire X3 » et qu'il est nécessaire d'accompagner les acteurs économiques. Pour préserver la compétitivité et la capacité des entreprises à investir dans le verdissement de leurs activités, un soutien massif et pérenne de l'Etat est nécessaire. Les appels à projets, tels que celui en faveur des véhicules lourds électriques ouvert en avril dernier, sont les bienvenus mais restent toutefois très insuffisants au regard de l'enjeu (cet appel à projets permettra l'acquisition de 500 poids lourds électriques sur un parc d'environ 615 000 poids lourds en France) et ne permettront pas d'engager de véritables plans de renouvellement des véhicules par les entreprises.

Cet amendement vise donc à donner plus de visibilité aux entreprises pour leurs investissements en faveur de la décarbonation de leurs flottes.

