

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Adopté

AMENDEMENT

N° I-CF1336

présenté par

M. de Courson, M. Jean-Louis Bricout, M. Castellani, M. Mathiasin, M. Molac, M. Morel-À-L'Huissier, M. Taupiac 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° Au premier alinéa du 2 du I, les trois occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2040 » ;

2° Au deuxième alinéa du même 2, les deux occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2040 » ;

3° Au troisième alinéa du même 2, les deux occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2040 » ;

4° À la fin du quatrième alinéa du même 2, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2040 » ;

5° À la deuxième phrase du premier alinéa du III, les trois occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2040 » ;

6° À la fin du deuxième alinéa du même III, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2040 ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et les services.**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à accompagner les entreprises dans la décarbonation de leurs flottes de véhicules poids lourds et véhicules utilitaires légers, en prolongeant le dispositif de suramortissement dont elles bénéficient pour l'acquisition de véhicules neufs 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). En outre, cette transition sera coûteuse ; les véhicules électriques sont par exemple beaucoup plus chers que leur équivalent gazole, avec un rapport actuellement de 1 à 3. Pour préserver la compétitivité et la capacité des entreprises à investir dans le verdissement de leurs activités, un soutien massif et pérenne de l'État 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 donnera plus de visibilité aux entreprises pour leurs investissements en faveur de la décarbonation de leurs flottes.