

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-CF266

présenté par

M. Descoeur, M. Bourgeaux, M. Brigand, M. Dumont, M. Dubois, M. Taite, M. Cinieri,  
Mme Corneloup, M. Bony, Mme Valentin, Mme Bonnivard, M. Dive, Mme Petex-Levet et  
M. Bazin

-----

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

I. – Le 2 du I de l'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi rédigé :

« 2. Pour les véhicules mentionnés au 1 du présent I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux a et b du même 1, et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2040 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux c et d dudit 1, et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2040 pour ceux utilisant l'énergie mentionnée au e du même 1, la déduction est de 40 %.

« Par dérogation au premier alinéa du présent 2, pour les véhicules mentionnés au 1 du présent I dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes, acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2040 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux c à e du même 1, la déduction est de 60 %.

« Pour les véhicules mentionnés au même 1 dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes, acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2040 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux c à e du même 1, la déduction est de 20 %.

« Les trois premiers alinéas du présent 2 s'appliquent, sous les mêmes conditions, aux véhicules utilisant l'énergie mentionnée au a *bis* du 1 du présent I acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030.

« II. – La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou

dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat peut déduire une somme égale à 40 %, ou 60 % s'il s'agit d'un bien mentionné au deuxième alinéa du 2 du I du présent article, ou 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné au troisième alinéa du même 2, de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Ces contrats sont ceux conclus à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux a et b du 1 du I et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2040 pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux c et d du même 1 et pour les véhicules mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du 2 du même I utilisant les énergies mentionnées aux c à e du 1 dudit I. Cette déduction est répartie sur la durée mentionnée au II. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien, elle peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par l'entreprise du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« Le premier alinéa du présent III s'applique, sous les mêmes conditions, aux véhicules neufs utilisant l'énergie mentionnée au a *bis* du 1 du I pris en location dans le cadre d'un contrat conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au 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

Le présent amendement vise à inciter les entreprises de recyclage à instaurer un dispositif de suramortissement pour l'acquisition de poids lourds peu polluants.

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. En 2022, les transports étaient à l'origine de 129 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> eq, ce qui représente 30 % des émissions GES totales de la France. Les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids lourds représentent respectivement 15 % et 27 % de l'empreinte carbone du secteur[1].

Aujourd'hui, face à l'absence sur le marché, d'engins de substitution fiables et à des prix abordables, un grand nombre d'entreprises ne se sont pas engagées dans une modernisation de leur parc matériel.

Selon une étude menée par FEDEREC en septembre 2022 dans le cadre de l'instauration des ZFE, avec l'interdiction de la circulation aux vignettes Crit'Air 3 en 2025, plus de la moitié de la flotte actuelle de Poids Lourds et Super Poids Lourds des entreprises de gestion des déchets ne pourra plus circuler en 2025 ; ce qui ne permettrait pas d'assurer la continuité du service de collecte des déchets. Concernant les Véhicules légers et véhicules utilitaires légers, ça sera 40 % de la flotte qui sera à l'arrêt. Parmi les VL/VUL ne pouvant plus circuler, seuls 35 % sont en cours de renouvellement pour atteindre cet objectif. C'est pourquoi, pour accélérer la transition écologique de ce secteur, il est indispensable d'apporter un soutien aux entreprises du recyclage afin qu'elles puissent convertir leur flotte.

[1] <https://greenly.earth/fr-fr/blog/actualites-ecologie/emissions-de-co2-par-secteur-en-france>