

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CF578

présenté par
M. Guy Bricout

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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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

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 verdir 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.