

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Tombé

AMENDEMENT

N ° I-CF978

présenté par

Mme Magnier, Mme Félicie Gérard, M. Jolivet, M. Plassard, M. Lamirault, M. Albertini,
M. Patrier-Leitus, Mme Le Hénanff, M. Valletoux, M. Pradal et M. Laronneur

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 modifié :

1° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : »

« 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 2030 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux c et d dudit 1, la déduction est de 60 %. » »

2° Au troisième alinéa, les mots « a à d » sont remplacés par les mots « a et b » »

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 services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif de suramortissement fiscal permet aux entreprises de déduire de leur résultat imposable, en plus de l'amortissement classique, entre 20% et 60% de la valeur d'origine des véhicules fonctionnant avec des énergies propres (hydrogène, électrique, GNV) acquis neufs, affectés à leur activité, dont le PTAC est au moins égal à 2,6 tonnes. Les véhicules à faibles émissions ayant un PTAC entre 2,6 tonnes et 3,5 tonnes y sont éligibles pour un taux de déduction exceptionnelle de 20%. Pour les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes circulant à l'hydrogène, la déduction exceptionnelle est de 60%.

De nombreux propriétaires de véhicules utilitaires légers diesel ou essence vont être contraints dans les prochaines années de basculer vers une solution zéro émissions, par l'instauration de zone à faibles émissions dans les grandes agglomérations françaises qui limitent l'accès à ces zones pour des véhicules polluants. Par ailleurs, les constructeurs automobiles français sont stratégiquement

positionnés sur le segment des véhicules utilitaires légers (VUL) zéro-émission (motorisation batteries ou piles à combustible hydrogène), et peuvent ainsi répondre en zéro-émission à l'ensemble des typologies d'usages et contraintes opérationnelles rencontrées par les utilisateurs professionnels de VUL.

Néanmoins, les VUL zéro-émissions, et particulièrement ceux fonctionnant à l'hydrogène (et qui apparaissent pour la Plateforme française de l'Automobile comme un complément stratégique indispensable à la batterie pour décarboner l'ensemble du parc VUL), représentent aujourd'hui un surcoût à l'achat important.

Le présent amendement vise à diminuer ce surcoût en renforçant le dispositif de suramortissement pour les véhicules utilitaires légers zéro-émissions ayant un PTAC entre 2,6 tonnes et à 3,5 tonnes en réhaussant leur taux de déduction à 60%. Il reprend la proposition n°32 de la mission d'information de la commission du 21 mai 2021, relative au transport routier de marchandises face aux impératifs environnementaux, qui propose d'utiliser le levier fiscal pour verdir le parc de VUL en renforçant et prolongeant le suramortissement pour l'achat d'un VUL, et l'adapte pour correspondre aux enjeux des ZFE-m.