

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° I-2910

présenté par
M. Fugit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article 39 *decies A* du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies A bis* ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies A bis*. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent pratiquer une déduction assise sur les surcoûts d'investissement hors frais financiers, liés à l'achat des véhicules neufs affectés à leur activité lorsqu'ils relèvent des catégories de véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et lorsqu'ils utilisent exclusivement l'énergie électrique ou l'hydrogène.

« Les surcoûts d'investissement visés au premier alinéa du présent I sont la différence entre la valeur d'origine du véhicule et la valeur d'origine d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union applicables déjà en vigueur et qui aurait été acquis sans l'aide.

« II. – Les entreprises définies au premier alinéa du I peuvent pratiquer une déduction assise sur les surcoûts d'investissement hors frais financiers liés à la transformation des véhicules à motorisation thermique en véhicules à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'écologie, lorsqu'ils sont affectés à leur activité et inscrits à l'actif immobilisé de leur bilan.

« Les surcoûts d'investissement visés au premier alinéa de présent II sont les coûts de la transformation, hors frais financier mentionnée à l'alinéa précité.

« III. – Les entreprises définies au premier alinéa du I peuvent pratiquer une déduction assise sur les surcoûts d'investissement hors frais financiers résultant de la location des véhicules mentionnés au I ou au II 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 de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, à la condition que la durée de location soit au moins de 12 mois à la signature du contrat, qu'il s'agisse de la première mise en location et pour les véhicules visés au II.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction prévue dans le présent III.

« Les surcoûts d'investissement visés au premier alinéa du présent III sont la différence entre la valeur actuelle nette liée à la location du véhicule et la valeur actuelle nette liée à la location d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union applicables déjà en vigueur et qui aurait été loué sans l'aide. Les coûts d'exploitation liés véhicule, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en considération, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location.

« IV. – Le taux de la déduction prévue au I, II et III est :

« a) de 30 % pour les véhicules visés au I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes acquis ou loué ou transformé à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2030 ;

« b) de 60 % pour les véhicules visés au I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur à 16 tonnes acquis ou loué ou transformé à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2030 ;

« c) de 50 % pour les véhicules visés au I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 16 tonnes et inférieur à 26 tonnes acquis ou loué ou transformé au sens du II à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2030 ;

« d) de 40 % pour les véhicules visés au I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 26 tonnes acquis ou loué ou transformé à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2030.

« Ces taux sont majorés :

« 1° de 20 points de pourcentage pour l'acquisition ou la location ou la transformation d'un véhicule mentionné aux précédents alinéas du même IV par les moyennes entreprises au sens de la définition de l'annexe I au règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité ;

« 2° de 30 points de pourcentage pour l'acquisition ou la location ou la transformation d'un véhicule mentionné aux précédents alinéas du même IV par des petites entreprises au sens de la définition de la même annexe I.

« V. – La déduction prévue au I et II est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elles ne sont acquises à l'entreprise

qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés prorata temporis.

« La déduction prévue au III est répartie sur la durée mentionnée au premier alinéa du présent V. 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.

« VI. – Les déductions prévues au I, II et III sont exclusives les unes des autres au titre du même véhicule.

« VII. – Par exception, la déduction prévue au I, II et III s'applique dans les mêmes conditions aux véhicules précédemment affectés à la démonstration dans des conditions définies par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports si la prise en location intervient dans un délai de trois à douze mois après leur immatriculation définitive.

« VIII. – Le bénéfice de la déduction prévue au présent article est subordonné au respect des articles 1 à 12 et 36 *ter* du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 précité.

« Le montant de l'aide résultant de l'application de la déduction pour une entreprise ne peut dépasser à 30 % des surcoûts d'investissements définis au II. Ce taux est porté à 50 % pour les surcoûts d'investissements réalisés par les moyennes entreprises au sens de l'annexe I au règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité et à 60 % pour les surcoûts d'investissements réalisés les petites entreprises au sens de la définition de la même annexe I.

« Le montant total de l'aide découlant de la déduction ne peut excéder 30 millions d'euros par entreprise et par projet. Le respect de ce plafond s'apprécie en totalisant l'ensemble des aides d'État et des aides de *minimis* relevant du règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de *minimis* pour les surcoûts mentionnés au II. »

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

Les véhicules lourds représentent 25% des GES émis par les différents modes de transport. A ce titre, le verdissement du transport routier, notamment du transport routier de marchandises, est une priorité de la transition écologique.

Dans le cadre de ses travaux sur la planification écologique, le gouvernement a fixé l'objectif que

les poids lourds électriques (à batterie ou pile à combustible hydrogène) représentent 50% des immatriculations de poids lourds neufs en 2030.

Par ailleurs, le règlement européen sur les émissions de CO2 des poids lourds neufs vise des objectifs ambitieux de réduction des émissions de 15% en 2025, 45% d'ici 2030, 65% à 2035 et de 90% d'ici 2040.

Avec 1,1 % des parts de marché en 2023 pour le poids lourd électrique (553 nouvelles immatriculations), la France est déjà très en retard par rapport aux objectifs de sa feuille de route décarbonation et aux nouvelles normes européennes de réduction des émissions de CO2. Au regard des différentiels de coût d'acquisition entre les poids lourds thermiques et les véhicules lourds électriques (à batterie ou pile à combustible hydrogène), il importe que les dispositifs de soutien – dont les dispositifs de suramortissement (article 39 decies A du Code Général des Impôts) - soient fléchés en priorité vers cette technologie innovante.

Or, force est de constater qu'en l'état actuel du droit, l'encadrement communautaire de l'article 39 decies A du CGI par le règlement (UE) n° 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis limite fortement l'impact de ce dispositif sur l'investissement dans des véhicules lourds électriques, du fait du plafond de 300 000 euros sur une période de trois ans.

Afin d'utiliser pleinement les potentialités offertes par le droit communautaire et de maximiser les effets de ce dispositif de suramortissement sur la montée en puissance de l'électrification des véhicules lourds (batterie ou hydrogène), il est proposé de substituer cet encadrement communautaire pour les véhicules à émission nulle par l'article 36 ter du RGEC « Aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle et de la mise à niveau de véhicules ».