

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-3646

présenté par

M. Fugit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article L. 421-167 du code des impositions sur les biens et services, il est inséré un article L. 421-167-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 421-167-1. – I. – 1° Il est institué une contribution à la charge des entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent voitures particulières ou camionnettes, à l'exception des entreprises mentionnées au 2° du présent I.

« Le fait générateur de la contribution intervient lorsque l'entreprise n'a pas acquis ou utilisé, lors du renouvellement annuel de son parc de véhicules de l'année civile précédente, des véhicules à faibles émissions définis au III du présent article dans une proportion minimale :

« 1° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2025 ;

« 2° De 40 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2027 ;

« 3° De 70 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2030.

« 2° Il est institué une contribution à la charge des entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre d'une activité de location de courte durée au sens de l'article 259 A du code général des impôts ou d'une activité d'auto-partage au sens de l'article L. 1231-14 du code des transports, un parc de plus de cent voitures particulières ou camionnettes.

« Le fait générateur de la contribution intervient lorsque l'entreprise n'a pas acquis ou utilisé, lors du renouvellement annuel de son parc de véhicules de l'année civile précédente, des véhicules à faibles émissions définis au III du présent article dans une proportion minimale :

« 1° De 10 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2025 ;

« 2° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2027 ;

« 3° De 60 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2030.

« II. – 1° Le montant des contributions prévues au 1° du I du présent article est fixé à 2 000 euros par véhicule à faibles émissions manquant pour atteindre les proportions minimales mentionnées aux 1° et 2° du I du présent article.

« Pour l'application de l'alinéa précédent, le montant de la contribution est diminué, d'un montant défini par décret, et dans une proportion maximale de 50 %, par véhicule à très faibles émissions défini au III du présent article, acquis par l'entreprise lors du renouvellement annuel de son parc de véhicules de l'année civile précédente, qui respecte au moins l'une des deux conditions suivantes :

« – il atteint un score environnemental minimal, dans des conditions définies au IV du présent article, et sa masse en ordre de marche, telle que définie au a du 1.3. de la section A de la partie 2 de l'annexe XIII du règlement d'exécution (UE) n° 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021, est inférieure à un seuil défini par décret ;

« – il appartient à la catégorie des camionnettes.

« Le montant résultant est plafonné à 1 % du chiffre d'affaires français hors taxes du dernier exercice clos réalisé.

« 2° Est exonéré des contributions prévues au 1° et 2° du I du présent article tout établissement ou filiale établi dans une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution.

« III. – 1° Une voiture particulière ou une camionnette est un véhicule à très faibles émissions au sens du présent article si sa source d'énergie est l'une des sources d'énergie suivantes :

« – EL (électricité) ;

« – H2 (hydrogène) ;

« – HE (hydrogène-électricité [hybride rechargeable]) ;

« – HH (hydrogène-électricité [hybride non rechargeable]) ; AC (air comprimé).

« Sont également considérés comme véhicules à très faibles émissions au sens du présent article les voitures particulières et camionnettes dont la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible selon les conditions définies par arrêté du ministre de l'écologie.

« 2° Une voiture particulière ou une camionnette est un véhicule à faibles émissions au sens du présent article si :

« i) Ses émissions de gaz à effet de serre mesurées à l'échappement conformément au règlement (UE) 2017/1151 modifié ne dépassent pas 50 gCO₂/ km ; et

« ii) Ses émissions maximales en conditions de conduite réelle (RDE) de particules et d'oxydes d'azote respectivement exprimées en nombre par kilomètre et en milligramme par km, déclarées au point 48.2 du certificat de conformité, comme décrit dans l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ou l'annexe IX de la directive 2007/46/ CE du Parlement européen et du Conseil pour les trajets complets et urbains, sont inférieures ou égales à 0,8 fois la limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ou dans les versions ultérieures.

« 3° Pour l'application du présent article, sont pris en compte les voitures particulières et camionnettes acquises par une entreprise ou utilisées par elle dans le cadre d'une formule locative de longue durée, au sens du 7° de l'article 1007 du code général des impôts.

« Toutefois, pour les entreprises de construction de véhicules automobiles, seuls sont pris en compte les voitures particulières et camionnettes mentionnées à l'alinéa précédent et utilisées par l'entreprise en vue de son activité.

« Pour les entreprises de location, de location-vente ou de crédit-bail, sont pris en compte les voitures particulières et camionnettes que l'entreprise détient et met à disposition de preneurs dans le cadre de formules locatives, ou dont la gestion lui incombe.

« Sont prises en compte pour l'application des mêmes dispositions, les voitures particulières et camionnettes utilisées dans l'ensemble des établissements implantés en France et des filiales, au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce, établies en France.

« 4° On entend par « renouvellement annuel du parc » le nombre de voitures particulières et camionnettes acquises ou utilisées dans les conditions prévues au 3° du présent IV, nouvellement immatriculées au cours d'une année calendaire.

« IV. – 1° Le score environnemental est fixé par version d'une variante d'un type de véhicule, et s'applique aux seules voitures particulières qui utilisent l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie. Ce score est établi en tenant compte de la configuration correspondant à la valeur maximale de masse en ordre de marche associée à cette version, de la batterie de plus grande capacité, en kilowatt-heure, pouvant équiper cette version. Au sens des dispositions du présent article, la version est telle que définie au 1.3.1 de la partie B de l'annexe I du règlement (UE) no 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018.

« Le score environnemental est composé, pour au moins 70 % de sa valeur, de l'empreinte carbone de la version considérée, sur les étapes du cycle de vie d'un véhicule précédant son utilisation sur route. Le cas échéant, ce score peut tenir compte, pour 30 % maximum de sa valeur, d'éléments relatifs à l'incorporation de matériaux recyclés et biosourcés dans le véhicule, ainsi que la réparabilité de la batterie. Son calcul tient compte des caractéristiques techniques des versions des véhicules.

« Les modalités de calcul de ce score sont définies par arrêté. L'arrêté définit chacune des valeurs de référence appliquées aux différents paramètres intervenant dans le calcul des composantes du score environnemental.

« Pour les versions de véhicules assemblées sur plusieurs sites, ou équipées de batteries produites sur plusieurs sites, il précise la pondération entre ces différents sites pour établir un score environnemental unique à l'échelle de la version considérée.

« 3° La valeur minimale du score environnemental à atteindre est définie par arrêté.

« V. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

II. – L'article L. 421-167-1 du code des impositions sur les biens et services, dans sa rédaction résultant du I, est ainsi modifié :

1° Au 1° du II, les mots : « 2 000 euros » sont remplacés par les mots : « 4 000 euros ;

2° Au même 1° du II, dans sa rédaction résultant du 1° du présent II, le montant : « 4 000 euros » est remplacé par le montant : « 5 000 euros ».

III. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

1° Le 1° du II entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

2° Le 2° du II entre en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Avec plus de la moitié des immatriculations de véhicules légers neufs en France en 2022 (1,1 million d'immatriculations en 2022 sur environ 1,9 million au total), l'électrification des flottes de véhicules des personnes morales privées est un levier crucial pour la décarbonation des transports routiers et un débouché stratégique pour les véhicules électriques fabriqués en France. Le présent article prévoit l'imposition d'une taxe pour les entreprises privées, disposant d'un parc automobile de plus de 100 véhicules, qui ne renouvellent pas une part suffisante de leur flotte avec des véhicules à faibles émissions, en distinguant la situation spécifique des loueurs de courte durée et des gestionnaires de flottes en auto-partage.

Environ 2 800 personnes morales seraient sujettes à cette taxation. On évalue que l'imposition d'une contribution de 2 000 euros par véhicules pour environ 7 000 véhicules à très faibles émissions manquants globalement (par rapport à un quota qui aurait été fixé à 10% de véhicules à très faibles émissions en 2023) aurait rapporté 14 millions d'euros à l'Etat en 2023.

Les flottes d'entreprises qui n'atteignent pas leur objectif verront, le cas échéant, le montant de leur contribution diminué pour chaque voiture électrique neuve acquise atteignant un score environnemental minimal et respectant un plafond de poids ainsi que pour chaque véhicule utilitaire léger neuf électrique acquis, dans une proportion maximale de 50%.

