

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

14 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-97

présenté par

Mme Lise Magnier, Mme Firmin Le Bodo, Mme Piron, M. Roseren, M. Lemaire, M. Thiébaud,  
M. Plassard et M. Albertini

-----

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

I. – Au premier alinéa du 2 du I de l'article 39 *decies* A du code général des impôts, trois fois, au deuxième alinéa du même 2, deux fois, à l'avant-dernier alinéa dudit 2, deux fois, à la fin du dernier alinéa du même 2, à la fin du premier alinéa du B du I *bis*, à la fin du deuxième alinéa du même B, à la deuxième phrase du premier alinéa du III, trois fois, à la fin du deuxième alinéa du même III, et à l'avant-dernière phrase du premier alinéa du IV, la date : « 31 décembre 2030 » est remplacée par la date : « 31 décembre 2040 ».

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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et les services.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à accompagner les entreprises dans la décarbonation de leurs flottes de véhicules poids lourds et véhicules utilitaires légers, en prolongeant le dispositif de suramortissement dont elles bénéficient pour l'acquisition de véhicules neufs 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).

En outre, cette transition sera coûteuse ; les véhicules électriques sont par exemple beaucoup plus chers que leur équivalent gazole, avec un rapport actuellement de 1 à 3. 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.

La prolongation de ce dispositif de suramortissement donnera plus de visibilité aux entreprises pour leurs investissements en faveur de la décarbonation de leurs flottes.