

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 717

présenté par
M. Vermorel-Marques

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

I. – Le 4° du III de l'article L. 136-1-1 du code de la sécurité sociale est complété par un *g* ainsi rédigé :

« *g*) L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur des frais de transports engagés par le salarié dans le cadre de l'usage de diverses formes de mobilités, alternatif à la voiture de fonction. Ces formes de mobilités seront définies par arrêté pris par l'autorité compétente. »

II. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration de 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 d'avantage en nature sur les véhicules particuliers d'entreprises constitue un outil indispensable à l'accompagnement des salariés dans leur mobilité. Cet amendement propose de l'étendre à de nouvelles formes de mobilités afin d'accélérer les efforts de décarbonation fournis par les entreprises.

Le dispositif, dit, du crédit mobilité, permet à tout salarié renonçant à son véhicule de fonction de remplacer tout ou une partie de la valeur locative de ce véhicule par une enveloppe budgétaire, pouvant être utilisée en faveur des mobilités partagées et collectives (transports en commun, location de voiture, trains, covoiturage, autopartage, engins de déplacements motorisés en libre-service, vélos, etc.).

Cette alternative vertueuse et éco-responsable, qui constitue un avantage en nature, ne bénéficie pourtant d'aucune reconnaissance fiscale. L'usage d'autres formes de mobilité, qui sont elles-mêmes soumises à l'impôt sur le revenu, entraîne un montant soumis à charges sociales et intégré dans le calcul de l'impôt sur le revenu du salarié. Ce montant est inférieur à l'avantage réel que représente pour le salarié l'utilisation d'un véhicule de fonction. Cette mesure à coût modique permettrait assurément d'atteindre les objectifs fixés par la loi Climat et Résilience.

Cet amendement vise à étendre l'avantage en nature dont bénéficie le véhicule de fonction en situation de location (30% d'AEN si le salarié paie l'essence - 40% si l'essence est prise en charge par l'employeur) aux autres formes de mobilités, définies par l'autorité compétente. Dans le temps et avec les évolutions à venir sur cet AEN, le Crédit Mobilité resterait aligné sur ces évolutions à la hausse comme à la baisse. Il serait déterminé pour la même période que celle de la location de véhicule (généralement 36 mois) et la somme non consommée à l'issue de cette période serait perdue pour le salarié bénéficiaire.

Le crédit mobilité est une alternative aux véhicules de fonction en ce qu'il ne s'applique qu'en remplacement total ou partiel de celui-ci. Seuls les salariés éligibles au véhicule de fonction sont éligibles au dispositif du crédit mobilité.

L'entreprise s'assurera auprès de son salarié que la somme, versée en lieu et place de la voiture de fonction, sera dépensée selon les règles fixées et fournira aux services de l'État à la demande les justificatifs prouvant leur allocation.

Cette harmonisation se fera d'ailleurs sans perte pour les finances de la Sécurité sociale dans la mesure où le crédit mobilité remplace la voiture de fonction. Il y a donc simplement une réallocation de ressources destinés aux véhicules de fonction, déjà existantes et exploitées par les entreprises, bénéficiant du cadre fiscal. De ce fait, ce dispositif est censé rester neutre pour les dépenses de l'État.