

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 septembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF379

présenté par

M. Brun, Mme Anthoine, Mme Audibert, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Boëlle, M. Bony,
M. Boucard, M. Bourgeaux, M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Deflesselles,
M. Descoeur, M. Dive, M. Grelier, Mme Kuster, Mme Levy, M. Reiss, M. Perrut, M. Sermier,
Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin et M. Jean-Pierre Vigier

ARTICLE 12

I. – Après l’alinéa 13, insérer l’alinéa suivant :

« 5 *bis*. Le montant maximal mentionné au 5 est porté à 600 € sous condition que le système de charge permette une modulation temporaire de la puissance électrique appellable sur réception et interprétation de signaux externes transmis à partir d’un protocole standard de communication ouvert. »

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. – La perte de recettes résultant pour l’État est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« V. – Le I n’est applicable qu’aux sommes venant en déduction de l’impôt dû. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement s’inscrit dans la volonté de déployer des bornes pilotables dotées de capacités avancées dans les logements qui bénéficieront aux pouvoirs publics et aux consommateurs.

Il a pour objet la création d’un nouveau crédit d’impôt destiné à maintenir le niveau d’avantage fiscal que procurait le crédit d’impôt pour la transition énergétique (CITE) au titre des dépenses engagées en vue de l’installation de systèmes de charges sur l’emplacement de stationnement affecté à une résidence principale.

Cet amendement vise sous conditions à porter à 600 € le montant maximal de ce crédit d’impôt pour inciter les bénéficiaires concernés à déployer un système de charge connecté permettant le pilotage avancé de la recharge des véhicules.

Un véhicule électrique se rechargeant au domicile est raccordé au réseau électrique pendant plusieurs heures. Tout comme le déplacement de la charge du ballon d'eau chaude, le pilotage de la charge de ce véhicule permet de lisser les variations résultant d'autres postes de consommation aujourd'hui moins flexibles et de gérer la variabilité introduite par la croissance des énergies renouvelables.

Ce potentiel de flexibilité est considérable, d'autant plus que l'autonomie des véhicules électriques augmente rapidement. Il présente en outre de nombreux bénéfices tant du point de vue de l'utilisateur (réduction de sa facture et de son empreinte carbone) que du système électrique (meilleure intégration des énergies renouvelables disponibles, marges supplémentaires pour garantir la sécurité d'approvisionnement du pays, moindre sollicitation des centrales électriques fossiles, etc.), confirmés par les travaux[1] de RTE et de l'AVERE.

Ce levier reste cependant à développer et à encourager. Une étude récente[2] affirme en effet que seuls 40 % des possesseurs de véhicule 100 % électrique disposent aujourd'hui d'une borne de recharge domestique et qu'une minorité d'entre eux disposent d'un système de pilotage de la recharge.

La majoration du montant maximal du crédit d'impôt créé par le présent article vise à créer une incitation à développer au mieux ce levier de flexibilité en soutenant l'équipement de bornes communicantes et interopérables en capacité de réduire temporairement la puissance appellable par le véhicule sur réception et interprétation de signaux externes.

Un protocole standard de communication « ouvert » définit, en référence à l'article 4 de loi du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique, un protocole « dont les spécifications techniques sont publiques et sans restriction d'accès ni de mise en œuvre ». Cette exigence garantit ainsi la comptabilité des bornes éligibles à cette majoration avec l'ensemble des moyens techniques disponibles pour optimiser finement ce pilotage (comptages communicants type Linky, dispositifs de gestion d'énergie dans les bâtiments, opérateur dédié de service de pilotage de la recharge, ...).

Ce crédit d'impôt supplémentaire pourra être financé à partir des bénéfices escomptés dans la durée de ces déploiements, résultant en particulier de la baisse attendue du coût des politiques publiques nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par la PPE en terme de développement des énergies renouvelables ou d'effacement de consommation.

[1] [https://www.concerte.fr/system/files/concertation/Electromobilité - Synthèse vFinale.pdf](https://www.concerte.fr/system/files/concertation/Electromobilité_-_Synthèse_vFinale.pdf) [mai 2019]

[2] Menée par BVA à l'initiative d'ENEDIS : https://www.enedis.fr/sites/default/files/Enedis_Enquete_BVA_DEF.pdf [mai 2020]