

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-249

présenté par  
M. Thiébaud

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 4 , insérer l'article suivant:**

I. – L'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Après le I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – 1. 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 la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leurs activités, lorsqu'ils relèvent des catégories de véhicules dont la motorisation thermique a fait l'objet d'une transformation en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

« 2. La déduction s'applique à l'ensemble des véhicules mentionnés au 1 du présent II dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2030. »

2° À la première phrase du III, la référence : « I » est remplacée par la référence : « I *bis* ».

3° Est ajouté un IV ainsi rédigé :

« IV. – L'entreprise qui prend en location un bien mentionné 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 peut déduire une somme égale à 40 %, ou 60 % s'il s'agit d'un véhicules dont la motorisation thermique a fait l'objet d'une transformation en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes, ou de 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné au 2 du II du présent article. Ces contrats sont ceux conclus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2030. Cette déduction est répartie sur la durée mentionnée au III. 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. »

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 services.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour 2019 a étendu aux véhicules équipés d'une motorisation électrique ou à pile à hydrogène, GNV/bioGNV, le dispositif de déduction fiscale exceptionnelle déjà en vigueur pour les véhicules de 3,5 tonnes fonctionnant au gaz naturel, au biométhane ou qui utilisent le carburant ED95.

La loi « Climat et Résilience » est venue proroger cette déduction jusqu'au 31 décembre 2030.

S'inscrivant dans la droite ligne du renforcement des incitations fiscales à l'utilisation d'énergies vertes dans les transports, cet amendement étend le dispositif de suramortissement aux véhicules rétrofités.

Depuis plusieurs années, l'activité de rétrofit, qui consiste à convertir un véhicule thermique en véhicule électrique à batterie ou à pile à combustible se développe à travers le monde et en particulier en France. Le rétrofit représente de nombreux avantages environnementaux : climat, qualité de l'air, économie circulaire mais aussi équité sociale, emploi et résilience de l'industrie européenne. La réglementation européenne concernant la fin des véhicules thermiques d'ici 2035, renforce la nécessité de verdir rapidement le parc roulant existant.

Le rétrofit permet de donner une seconde vie plus vertueuse à des véhicules plus émetteurs sans les mettre au rebus. Ce dispositif abaisse le coût d'entrée vers l'électromobilité puisque seule la motorisation thermique est remplacée et il permet de proposer des véhicules durables, un enjeu important dans le cadre de la mise en place des ZFE-m. Cet enjeu est d'autant plus important s'agissant des véhicules utilitaires légers et des poids lourds, qui roulent encore massivement au diesel et qui seront les plus concernés par l'exclusion annoncée des véhicules Crit'Air 2 au sein des ZFE-m.