

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 septembre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF1004

présenté par

M. Fugit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 4 , insérer l'article suivant:**I. – L'article 39 *decies* A est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du 1 du I, après les mots : « biens acquis neufs » sont insérés les mots : « ou dont la motorisation thermique a fait l'objet d'une transformation en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible » ;

2° À la première phrase du premier alinéa du III, après les mots : « bien neuf » sont insérés les mots : « « ou dont la motorisation thermique a fait l'objet d'une transformation en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible » » ;

3° Au deuxième alinéa du III, après les mots : « aux véhicules neufs » sont insérés les mots : « ou dont la motorisation thermique a fait l'objet d'une transformation en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible ».

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^{er} 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 plus de 3,5 tonnes fonctionnant au gaz naturel, au biométhane ou qui utilisent le carburant ED95.

La loi « Climat et Résilience » est venue prorogée 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 en termes de climat et de qualité de l'air, d'économie circulaire, d'équité sociale, d'emploi et de 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.

C'est pourquoi, nous proposons d'étendre le dispositif aux véhicules rétrofités, qui constituent un levier important pour la transition vers des véhicules propres et, par conséquent, pour l'amélioration de l'environnement et de la qualité de l'air.

Le rétrofit permet de donner une seconde vie plus vertueuse à des véhicules polluants sans les mettre au rebus, il 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 par certaines métropoles des véhicules Crit'Air 2 de leur ZFE-m.