

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-1441

présenté par

Mme Magnier, Mme Félicie Gérard, M. Jolivet, M. Plassard, M. Lamirault, M. Albertini,
M. Patrier-Leitus, Mme Le Hénanff, M. Valletoux, M. Pradal et M. Larsonneur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

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

1° Au 1° du I, après le mot : « neufs », sont insérés les mots : « ou sur la valeur de l'opération de conversion des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, ou en motorisation thermique à hydrogène » ;

2° À la première phrase du premier alinéa du III, après le mot : « neuf », sont insérés les mots : « ou ayant fait l'objet d'une conversion de motorisation ». »

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

Le dispositif de suramortissement fiscal permet aux entreprises de déduire de leur résultat imposable, en plus de l'amortissement classique, entre 20% et 60% de la valeur d'origine des véhicules fonctionnant avec des énergies propres (hydrogène, électrique, GNV) acquis neufs, affectés à leur activité, dont le PTAC est au moins égal à 2,6 tonnes.

Le gouvernement a lancé au mois d'avril un plan d'action national en faveur du retrofit dans lequel il s'est engagé à renforcer les aides à l'acquisition pour les véhicules rétrofités. Compte tenu de cette ambition, il apparaît nécessaire d'élargir le champ d'application du dispositif de

suramortissement aux véhicules thermiques convertis à l'hydrogène ou à l'électrique. Le retrofit permet à la fois de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre par rapport au scénario de conservation d'un véhicule diesel ou de l'achat d'un véhicule décarboné neuf selon l'étude sur le Retrofit de l'ADEME.

Par ailleurs, en vertu de l'article 2 de l'arrêté du 13 mars 2020, le retrofit est défini comme un dispositif permettant de convertir un véhicule à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique

à batterie ou à pile à combustible. En retenant uniquement l'hypothèse de la motorisation électrique, ces conditions excluent de fait les véhicules à motorisation thermiques transformés en véhicules propres à motorisation à hydrogène. Ceux-ci n'émettent que très peu de dioxyde de carbone et peuvent être classés comme zéro-émissions, en lien avec les discussions européennes en cours sur la définition des poids-lourds zéro-émissions (révision du Règlement UE 2019/1242). L'existence de chaînes de production en France sur les motorisations thermiques peut permettre de produire rapidement des motorisations hydrogène à un coût compétitif tout en maintenant de l'emploi industriel national. Le présent amendement vise donc également à élargir les types de motorisation considérées pour le soutien au retrofit.