

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-CF242

présenté par

Mme Bonnivard, M. Cinieri, M. Brigand, M. Bony, M. Bourgeaux, M. Dumont, M. Bazin,
M. Fabrice Brun, Mme Duby-Muller, M. Jean-Pierre Vigier, M. Cordier, Mme Anthoine,
M. Neuder, M. Portier, Mme Petex-Levet, M. Taite, M. Hetzel, Mme Valentin, Mme Bazin-
Malgras, M. Dubois, M. Viry, M. Descoeur et Mme Corneloup

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° 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 le coût, hors frais financiers, de la transformation des véhicules affectés à leurs activités de véhicules à motorisation thermique en véhicules à motorisation électrique à batterie ou pile à combustible, dans des conditions définies par arrêté du ministre de l'Écologie.

« 2. La déduction s'applique à l'ensemble des véhicules mentionnés au 1° du présent I *bis* dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et dont la transformation est intervenue entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2030. »

2° Il est complété par un IV ainsi rédigé : « IV. – L'entreprise qui prend en location un véhicule mentionné au I *bis* 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 ou dans le cadre d'un contrat de location longue durée peut déduire une somme égale à 50 % du coût de transformation du véhicule s'il a fait l'objet de la transformation mentionnée au I *bis*. Cette déduction est de 60 % du coût de la transformation du véhicule si son poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes et de 70 % du coût de la transformation si son poids autorisé en charge est supérieur à 16 tonnes. Ces contrats sont ceux conclus à partir du 1^{er} janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2030. Cette déduction est répartie sur la durée mentionnée au II.

« 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^{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 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. Ils participent en effet de près à la décarbonation du transport de véhicules lourds. En 2021, l'ADEME a mis en relief le fait que le retrofit d'un véhicule lourd entre 16 et 19 tonnes, permet de réduire de 87 % les émissions de CO2 par rapport au maintien d'un véhicule diesel.

Le retrofit permet de donner une seconde vie plus vertueuse à des véhicules plus émetteurs sans les mettre au rebus. De surcroît, 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.

En France, nous avons la chance d'avoir une filière du retrofit qui monte en puissance et se montre à la pointe de cette activité en Europe. Pour exemple, en Savoie, la société Retrofleet qui convertit des cars diesels, des camions porteurs, des Pickup et des VUL vers la motorisation électrique à batterie met d'ores et déjà des véhicules à la route pour le transport scolaire. C'est une activité industrielle de premier plan pour la France qui mérite un soutien public. Ils prévoient ainsi de modifier plusieurs centaines d'unités en 2024 et 2025. L'ouverture du suramortissement permettrait de faciliter l'essor du marché des véhicules lourds rétrofités en ayant un impact faible sur les finances publiques.

A noter que ce marché est naturellement d'envergure européenne, avec un potentiel de plusieurs centaines de milliers de véhicules à transformer dans les années qui viennent.

Enfin, cet amendement ouvre également la disposition du suramortissement à la location longue durée qui pour l'instant est exclue du dispositif.