

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-CF1413

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

I.– Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° Les VI et VII de l'article 199 *terdecies*-0 A sont supprimés ;

2° À la fin de la première phrase du deuxième alinéa du *a* du I de l'article 219, le taux : « 10 % » est remplacé par le taux : « 15 % ».

II. – L'article L312-52 du code des impositions sur les biens et services est supprimé.

III. – Le 1 du I s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement poursuit trois objectifs. D'abord, supprimer les réductions d'impôts qui concernent les fonds communs de placement pour l'innovation (FIP et FCPI) ; ensuite augmenter le taux de la « patent box » ; et enfin supprimer du tarif réduit appliqués aux carburants utilisés par les taxis. Ces mesures d'économie et de recettes proviennent du rapport de l'Inspection générale des finances portant sur les aides aux entreprises (mars 2024).

S'agissant des fonds communs de placement pour l'innovation (FIP et FCPI), selon le rapport de l'IGF remis au Parlement en janvier 2024, il est recommandé de ne pas prolonger la réduction d'impôt liée à l'investissement dans les FCPI au-delà du 31 décembre 2025. Les travaux menés sur les FCPI ont démontré que ces fonds, avec un montant d'investissement moyen de 542 000 € pour 2,56 % du capital détenu, ne jouent pas le rôle de chef de file dans les levées de fonds, mais plutôt

---

celui de co-investisseurs apportant des capitaux supplémentaires. Ils ne sont donc pas suffisamment performants en tant que véhicules d'investissement principal.

Le rapport relevé que BPI France joue un rôle dominant et plus efficace dans l'allocation des moyens publics, notamment sur les segments de marché présentant des défaillances. Les dépenses fiscales accordées pour les FIP et FCPI constituent un coût immédiat pour les finances publiques, alors que les investissements de BPI France permettent de prendre des risques tout en espérant une rentabilité future. La suppression des dispositifs de réduction d'impôt liés aux FIP et FCPI permettront un gain annuel de 87 millions d'euros pour les finances publiques. Toutefois, afin de minimiser l'impact sur les acteurs de la gestion des fonds concernés, l'IGF recommande d'informer les gestionnaires dans un délai raisonnable avant la suppression de ces avantages fiscaux, afin de leur permettre de s'adapter et de mettre en place des solutions garantissant la continuité de gestion des portefeuilles existants.

S'agissant de la « patent box », elle offre un régime fiscal préférentiel aux entreprises pour les revenus issus de la concession ou de la cession de brevets et d'inventions brevetables. Toutefois, l'IGF a constaté que ce taux préférentiel de 10 % est trop favorable au regard de l'équilibre des finances publiques, d'autant plus dans le contexte actuel de maîtrise du déficit public et de réforme des aides aux entreprises. Le passage à un taux de 15 % permettrait de maintenir un régime fiscal incitatif pour la recherche et l'innovation tout en renforçant la contribution des entreprises au financement des dépenses publiques. Cette mesure, qui reste attractive pour les entreprises innovantes, permettrait également de générer un gain budgétaire estimé à 200 millions d'euros par an.

Quant au tarif réduit appliqué aux carburants utilisés par les taxis, sa suppression poursuit un objectif budgétaire et écologique. En effet, le secteur des taxis n'étant pas soumis à la concurrence internationale, ces tarifs réduits ne poursuivent pas un objectif de renforcement de la compétitivité du tissu économique français. Ils constituent en outre une dépense fiscale brune. Les gains générés par la fin de cette niche pourra servir au financement des politiques de transition vers les mobilités décarbonées, y compris pour les taxis.

Le rapport de l'Inspection générale des finances relatif à l'adaptation de la fiscalité aux exigences de la transition écologique (mai 2023) a identifié ce dispositif comme constituant une dépense fiscale défavorable à l'environnement et recommandait la convergence du tarif réduit vers le tarif normal de gazole. L'inspection est allée plus loin en préconisant la suppression du dispositif dans son rapport « revue des dépenses : les aides aux entreprises » de mars 2024 pour une économie de 45 millions d'euros.

L'adoption de cet amendement permettra du gain annuel de 245 millions d'euros en 2025 et 332 millions d'euros à partir de 2026.