



# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2022

## MESURES FISCALES ET INCITATIONS A L'ACHAT DE VEHICULES A FAIBLES EMISSIONS

### Introduction

L'atteinte des objectifs de neutralité carbone (2050) et d'arrêt des ventes de véhicules utilisant des énergies fossiles (2040) exige une transition énergétique et écologique résolument ambitieuse du secteur des transports qui compte pour près de 30% de nos émissions de gaz à effet de serre. Filière d'excellence et axe majeur de la reconquête de la souveraineté technologique industrielle du pays, **la mobilité électrique (batterie et hydrogène) est une pièce maîtresse pour répondre aux enjeux économiques et écologiques actuels**

**Le plan de relance lancé en 2020 a permis de donner un coup de fouet à la transition vers une mobilité propre en investissant massivement dans la mobilité électrique et l'hydrogène. Le plan de relance a notamment permis de** créer des incitations pour stimuler l'utilisation de transports faible émission (demande) et de poursuivre des investissements tant des industriels de l'écosystème que des usagers.

L'Avere-France salue le renforcement des aides à l'acquisition, encore récemment s'agissant des véhicules utilitaires légers, pour réduire l'écart de prix d'achat des véhicules électriques et les rendre encore plus accessibles. Ces annonces sont un accélérateur indéniable pour le développement de la mobilité électrique en France. Cependant, il faut continuer cet effort de soutien en **verdissant également la fiscalité** pour rendre la mobilité électrique plus attractive encore **pour les ménages, les entreprises et les collectivités**. Ce verdissement de la fiscalité doit par ailleurs s'adresser à **l'ensemble des segments de mobilité**, de l'automobile aux poids-lourds, en passant par les deux-roues.

### Table des matières

INTRODUCTION.....	1
I. RENFORCER L'ACCESSIBILITE DE LA MOBILITE ELECTRIQUE AUPRES DES FRANÇAIS.....	2
a. Maintenir un haut niveau d'aides à l'acquisition et revaloriser le bonus occasion.....	2
b. Poursuivre la réforme du CIBRE en encourageant le pilotage et le smart charging.....	2
c. Etendre le périmètre de la TIRUERT (ex-TIRIB) à la recharge privée pour accompagner l'équipement des foyers.....	3
d. Renforcer l'accessibilité de la recharge publique par à un taux réduit de CSPE.....	4
II. ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS L'ELECTRIFICATION DE LEUR PARC.....	5
a. La TVA, un levier stratégique pour l'acquisition de véhicules et la recharge.....	5
b. Réformer les mécanismes d'amortissement pour restaurer la trésorerie des entreprises.....	6
c. Poursuivre la réforme des avantages en nature au profit des véhicules de fonction électriques.....	7
III. ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITES DANS L'ELECTRIFICATION DE LEUR PARC EN LEUR PERMETTANT DE RECOURIR A LA LOCATION LONGUE DUREE.....	8
IV. RENFORCER LE DEPLOIEMENT DES STATIONS D'AVITAILLEMENT POUR LES VEHICULES HYDROGENE.....	9
V. MIEUX INFORMER LE GRAND PUBLIC, UN ENJEU D'AVENIR.....	10



## I. Renforcer l'accessibilité de la mobilité électrique auprès des Français

La mobilité électrique est une technologie **mature et disponible**. Nous disposons aujourd'hui de véhicules de différentes gammes, aptes à répondre aux besoins des utilisateurs. La mobilité électrique est **prête pour le marché masse** mais il apparaît essentiel pour réussir cette montée en puissance de s'assurer de **l'accessibilité de la mobilité électrique**, tant du coût d'acquisition du véhicule que de l'accès à une recharge économique.

### a. Maintenir un haut niveau d'aides à l'acquisition et revaloriser le bonus occasion

Après avoir été revus à la baisse au 1<sup>er</sup> juillet 2021, les montants du bonus vont de nouveau diminuer au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les Français, tant particuliers que professionnels, ont besoin de stabilité pour se **projeter dans l'achat d'un véhicule électrique**, l'Avere-France propose donc de prolonger les montants actuels du bonus écologique de **6 mois** supplémentaires, jusqu'au 30 juin 2022. Cela permettra notamment de donner de la flexibilité aux constructeurs et loueurs de longue durée qui font face à la crise des semi-conducteurs.

L'Avere-France est également favorable à une **revalorisation du bonus occasion**, il s'agit d'un outil essentiel dans la **démocratisation du véhicule électrique**. En effet le véhicule électrique conserve sa valeur résiduelle et reste plus cher qu'un véhicule thermique. En outre, dans le cadre d'un rapport remis au Parlement sur le bonus/malus, il est indiqué que près de 45 % des primes à la conversion attribuées en 2020 a servi à **l'acquisition d'un véhicule d'occasion** et que près de 67 % des bénéficiaires de cette même prime étaient des **ménages modestes**. A défaut de renforcer la prime à la conversion il serait opportun de revaloriser le bonus occasion car il y a un vrai enjeu de justice sociale à accompagner les ménages les plus modestes dans le verdissement de leur véhicule.

### b. Poursuivre la réforme du CIBRE en encourageant le pilotage et le *smart charging*

La loi de finances pour 2021 a introduit un **crédit d'impôt spécifique pour l'acquisition et la pose d'un système de charge pour véhicule électrique** avec une prise en charge de 75 % allant jusqu'à 300 € maximum.

Il y a une vraie opportunité à **pousser l'augmentation du montant** du crédit d'impôt à la recharge pour faire un véritable **saut qualitatif et préparer l'avenir**. Ces aides sont par exemple de l'ordre de 1 500 € en



Belgique<sup>1</sup> et 900 €<sup>2</sup> en Allemagne, en Espagne le montant de la prise en charge s'élève à 70 %, voire 80 %, du coût d'installation<sup>3</sup>. Si elles sont certes plus élevées, elles sont aussi **conditionnées à des caractéristiques techniques plus évoluées** comme l'intégration du *smart charging* pour faciliter le pilotage.

La France n'est pas très ambitieuse au regard de nos voisins européens. Nous proposons donc **une revalorisation à 500 € du plafond du CIBRE lorsque l'infrastructure permet le pilotage de la recharge.**

- c. **Etendre le périmètre de la TIRUERT (ex-TIRIB) à la recharge privée pour accompagner l'équipement des foyers**

La loi de finances pour 2021 a ouvert ce mécanisme de crédit à l'électricité d'origine renouvelable **mais uniquement pour la recharge ouverte au public**. Or, les modélisations effectuées par *Transport & Environment* concluent à une **faible contribution de la recharge ouverte au public aux objectifs de la taxe incitative relative à l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT)**<sup>4</sup>.

Il est donc d'autant plus important d'envisager une **extension à la recharge privée** – comme en Allemagne – que 90% des recharges ont lieu à domicile ou sur le lieu de travail. Cette extension peut être d'ores et déjà prévue dans le PLF 2022 pour une mise en application à compter de **2023**, permettant ainsi de disposer d'un retour d'expérience d'une année sur le mécanisme public et préparer son extension à la recharge privée.

L'extension de ce mécanisme à la recharge privée **permettrait d'accroître le volume de crédits disponibles** et ainsi **dynamiser l'efficacité du mécanisme**. En effet, l'ensemble des études effectuées concluent sur une **prédominance de la recharge des véhicules électriques à domicile** et plus marginalement au travail et à destination et dans l'espace public.

L'électricité d'origine renouvelable pourrait ainsi apporter une **contribution plus grande**, à terme, aux objectifs de décarbonation des transports avec une extension à la recharge privée. Dans ce cadre, la définition des points de charge éligibles à ce mécanisme est un enjeu clef – elle doit être construite sur des critères clairs et stables dans le temps.

---

<sup>1</sup> A partir du **1er septembre 2021** et jusqu'au 31 août 2024, les particuliers qui installeront une borne de recharge à leur domicile bénéficieront d'une réduction d'impôt sur l'investissement. Un plafond est fixé à **1500€** par borne de recharge **intelligente** (c'est-à-dire qu'elle peut contrôler le temps et la puissance de charge) et par contribuable. Le pourcentage de la réduction est fixé à 45% pour 2022, 30% en 2023 et 15% en 2024.

<sup>2</sup> Depuis novembre 2020, **900€** d'aide aux bornes de recharge résidentielles, **pilotables à distance**.

<sup>3</sup> Pour les particuliers, le montant de prise en charge s'élève à 70 % du coût et pourra être porté à 80 % pour les personnes qui résident dans une commune de moins de 5 000 habitants. Si on estime un panier moyen entre 1000 à 1200€, l'aide peut donc atteindre plus de **900€**.

<sup>4</sup> <https://www.transportenvironment.org/discover/using-renewable-electricity-transport-meet-red-targets/>



d. Renforcer l'accessibilité de la recharge publique par à un taux réduit de CSPE

Parmi les leviers permettant de renforcer le soutien au développement de la recharge, l'Avere-France propose une **réforme de la contribution au service public de l'électricité (CSPE)**.

Dans l'objectif de déployer une fiscalité environnementale incitative, l'Avere-France recommande de mettre en place un taux réduit de CSPE sur la recharge ouverte au public. Cela permettrait de **consolider le modèle économique des opérateurs de recharge**, de poursuivre les efforts pour **densifier le territoire** mais aussi de rendre la **recharge publique moins chère** pour le client final, en particulier sur l'autoroute. En somme, cette mesure permettra de **renforcer l'acceptabilité sociale de la recharge**.

Les entreprises du secteur du transport de personnes et de marchandises par train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable ou électrique et trolleybus bénéficient d'ores et déjà d'un taux réduit de CSPE à 0,5 €/MWh. Aussi, **la recharge ouverte au public pourrait venir compléter la liste précédente compte tenu de sa contribution environnementale au service de la mobilité décarbonnée**.



## II. Accompagner les entreprises dans l'électrification de leur parc

Un des grands défis que devra relever la transition écologique sera de dynamiser la demande dans un contexte de relance de l'économie. Ainsi, il s'agit de mettre en place des mécanismes qui inciteront les entreprises à procéder à des achats alors même que le contexte les incite à les différer. Par ailleurs, les délais de livraison de véhicule s'étant considérablement accrus, l'efficacité des dispositifs d'aide dépend des anticipations faites par les acteurs économiques sur les 12 à 18 prochains mois.

### a. La TVA, un levier stratégique pour l'acquisition de véhicules et la recharge

#### Permettre la récupération de TVA pour soutenir l'acquisition massive du véhicule électrique

La TVA est un levier déterminant dans l'achat d'un véhicule. Son exonération ou sa récupération<sup>5</sup> serait particulièrement incitative et dynamiserait le verdissement du parc des entreprises.

Pour favoriser l'investissement des entreprises, l'Avere-France soutient une **TVA récupérable pour les deux/trois-roues électriques professionnels et pour les voitures particulières électriques (batterie et hydrogène) et hybrides rechargeables**, au même titre que les véhicules utilitaires légers, acquis en 2022 et 2023 :

- Pour les entreprises qui achètent leurs voitures, cela permet de récupérer 20 % du montant du véhicule dès la première année, alors qu'elles remboursent leur crédit sur plusieurs années ;
- Pour les entreprises qui louent, cela permet de récupérer des liquidités au fur et à mesure du paiement de leurs mensualités.

En Europe, d'autres pays pratiquent l'exonération ou la récupération de TVA. La Norvège, par exemple, pratique depuis 2001 une exonération de TVA pour les véhicules électriques et à la location depuis 2015. Plusieurs études menées par [Norsk Elbilforening](https://norsk-elbilforening.no) présentent les exonérations comme l'argument le plus efficace pour les acquéreurs<sup>6</sup>. Cette incitation sera révisée après 2021 et ajustée au développement du marché. L'Autriche pratique une déduction de TVA pour les véhicules zéro-émission depuis 2016 et sur les deux-roues zéro-émission depuis 2020.

#### Exonérer de TVA les services de recharge

Les entreprises ne peuvent déduire la TVA sur la consommation d'électricité de leur véhicule que dans le cas où la recharge a lieu au travers du réseau national de distribution d'électricité, seule habilité à vendre de l'électricité en France.

---

<sup>5</sup> <https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide>

<sup>6</sup> <https://elbil.no/english/>



Contrairement aux conducteurs de véhicules thermiques pouvant bénéficier d'une TVA déductible sur l'essence et le diesel fournis par une station-service, les possesseurs de véhicules électriques ne peuvent prétendre à cette déduction pour une recharge publique. En effet, cette dernière étant caractérisée de « service de recharge » et non pas de consommation d'électricité. **Nous sommes donc favorables à une exonération de la TVA pour les services de recharge électrique**, afin que la mobilité électrique ne soit pas pénalisée par rapport à la mobilité électrique.

b. Réformer les mécanismes d'amortissement pour restaurer la trésorerie des entreprises

La diversification des modèles et les montées en gamme permettent maintenant aux entreprises de s'équiper de véhicules adaptés à leur besoin. Cependant, les véhicules électriques présentent toujours un surcoût important. Il est donc nécessaire de **garantir des mécanismes d'amortissement avantageux** pour les entreprises afin de les inciter à opter les motorisations électriques.

**L'Avere-France propose une réforme en deux temps :**

**A court terme : stimuler l'amortissement des véhicules**

L'Avere-France propose **d'accélérer et d'augmenter l'amortissement des véhicules à très faibles émissions acquis sur deux ans**, jusqu'au 31 décembre 2023, en garantissant un amortissement de 100 % du prix du véhicule lorsqu'il s'agit d'un véhicule électrique.

D'autres Etats-membres ont déjà adopté de telles mesures avec des effets très positifs<sup>7</sup> :

- **Belgique** : L'amortissement du prix **d'un véhicule électrique** était à hauteur de 120% et est repassé à 100% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020. La fourchette de déductibilité s'étale désormais de 100 à 50 %. Les véhicules émettant plus de 200 g de CO<sub>2</sub>/km seront pénalisés, voyant leur déductibilité fiscale abaissée à 40 %. Jusqu'en **2026**, seuls les véhicules zéro émission pourront bénéficier de la déductibilité à 100%, celle-ci sera ensuite dégressive à partir de 2027. Quant aux véhicules thermiques, l'amortissement deviendra nul à partir de 2028 ;
- **Royaume-Uni** : Depuis **avril 2021**, seuls les véhicules zéro émission peuvent bénéficier d'un amortissement de 100% sur la première année, les véhicules émettant moins de 50gCO<sub>2</sub>/km bénéficient eux d'un amortissement de 18%. Les véhicules de transport de marchandises zéro émission et les infrastructures de ravitaillement en hydrogène font également l'objet d'un amortissement de 100% sur la première année (jusqu'en **avril 2025**).

Par ailleurs, l'Avere-France propose également de mettre en place un amortissement possible sur un an au lieu de cinq ans pour permettre aux entreprises de voir leur impôt sur les sociétés réduit, et donc d'augmenter leurs liquidités.

---

<sup>7</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Tax\\_Guide\\_2021.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2021.pdf)



#### A moyen terme : revaloriser les amortissements non déductibles

Au-delà de ces 24 mois, nous proposons de **réviser le dispositif des amortissements non déductibles** en relevant le plafond pour les véhicules électriques à 50 000 € (au lieu de 30 000 € actuellement).

Ce nouveau plafond bénéficierait à de nombreux véhicules recherchés par les entreprises (segment C). Par ailleurs, ce seuil de 50 000€ est déjà employé dans le bonus écologique et la prime à la conversion, cet alignement apporterait plus de clarté dans les dispositifs d'aide.

#### Réformer le mécanisme du suramortissement pour compenser les surcoûts des poids-lourds électriques

Le bénéfice du suramortissement pour les poids lourds électriques a également été prorogé jusque fin 2030 par la loi Climat et Résilience. Si l'Avere-France accueille très favorablement cette prorogation, le dispositif doit être adapté pour prendre en compte le surcoût important à l'acquisition des véhicules industriels électriques mais aussi limiter les effets de seuils.

L'Avere-France propose donc de pratiquer une déduction de :

- **40 %** de la valeur de ces véhicules si leur PTAC est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes (contre 20% aujourd'hui) ;
- **60 %** de la valeur de ces véhicules si leur PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes (suppression du seuil de 16t).

#### c. Poursuivre la réforme des avantages en nature au profit des véhicules de fonction électriques

La motorisation électrique a longtemps été défavorisée dans les choix de véhicules de fonction, le prix d'acquisition des véhicules électriques alourdissant les impôts des salariés. Une réforme a été engagée en mai 2019 pour contrer cet effet, en appliquant un abattement de 50% sur les dépenses liées à la mise à disposition d'un véhicule électrique. L'Avere-France propose de prolonger cette réforme en **évaluant à un montant nul l'avantage en nature pour une voiture électrique mise à disposition d'un salarié**. Ces véhicules représentant un budget plus important, ces mesures permettront aux salariés de payer moins d'impôts sur leur véhicule de fonction et aux entreprises de limiter les charges salariales.



### III. Accompagner les collectivités dans l'électrification de leur parc en leur permettant de recourir à la location longue durée

Les collectivités territoriales sont confrontées au défi majeur que constitue le **renouvellement et le verdissement de leur parc automobile**, d'autant plus avec le **renforcement des objectifs de verdissement introduits par la loi Climat et Résilience**. Le parc automobile des collectivités territoriales représente 150 000 véhicules dont 74% de véhicules diesel et 18% de véhicules essence. L'âge moyen de ces véhicules est de 9 ans. A contrario, les **véhicules à faibles et très faibles émissions représentent une infime partie** de ce total : seulement 8% de véhicules électriques ou hybrides.

Les collectivités territoriales s'engagent dans des démarches ambitieuses de transition énergétique, notamment par le verdissement de leur parc automobile et le déploiement d'infrastructures de recharge. Il convient **d'accompagner les collectivités territoriales s'engageant dans des démarches ambitieuses de transition énergétique** en facilitant le **recours à la location longue durée (LLD)** pour le renouvellement de leur parc. La LLD combine **deux avantages** majeurs pour les collectivités locales :

- Procéder à un verdissement par le renouvellement du parc des collectivités territoriales pour un **coût raisonnable** ;
- **Bénéficier régulièrement des évolutions rapides** que connaissent les véhicules électriques et hybrides rechargeable, sans en assumer les risques techniques.

Or, le recours à la location ne permet aux collectivités de bénéficier du FCTVA dont le périmètre est limité aux dépenses conduisant les collectivités à devenir propriétaires de l'équipement. **Nous soutenons donc l'ouverture du FCTVA au loyer financier des véhicules électriques et hybrides rechargeables (voitures, camionnettes, bus) pour permettre aux collectivités d'atteindre les objectifs fixés dans la loi d'orientation des mobilités.**

Cette mesure représente une dépense de 200 000€ pour la première année (hypothèse de 20% des immatriculations en 2020 correspondent à des véhicules à faibles émissions). Les années suivantes, elles se traduirait par des **économies pour le budget de l'Etat** indépendamment de l'effet de levier sur la flotte des collectivités territoriales et du message politique ainsi envoyé.



#### IV. Renforcer le déploiement des stations d'avitaillement pour les véhicules hydrogène

Il est essentiel que les 7 milliards d'euros du plan de relance alloués à la filière hydrogène soient investis rapidement pour que la France **se positionne en tête sur le secteur**. Si nous voulons développer les véhicules hydrogène il faut également mailler le territoire de stations d'avitaillement.

Le projet de règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR) proposé par la Commission européenne le 14 juillet propose des mesures en ce sens pour mailler en priorité les grands axes routiers et autoroutiers. Il est donc essentiel de favoriser le déploiement de stations d'avitaillement en hydrogène par des incitations fiscales et des aides directes à l'investissement.

L'utilisation du mécanisme du suramortissement pourrait être très efficace en instaurant notamment une **déduction fiscale de 40% sur l'impôt sur les sociétés et l'impôt sur le revenu des personnes physiques pour l'acquisition et l'installation de stations d'avitaillement en hydrogène ouvertes au public.**



## V. Mieux informer le grand public, un enjeu d'avenir

Si le niveau d'information des Français sur les véhicules électriques s'est amélioré sensiblement au cours des années, il reste encore à un **niveau insuffisant**. Selon les résultats du baromètre « Les Français et la mobilité électrique » de l'Avere-France et Mobivia<sup>8</sup> réalisé par l'institut IPSOS, près de **61%** des Français se disent **mal informés** de la manière dont on **recharge** un véhicule électrique et **73%** estiment être **mal informés sur les aides publiques** pour l'achat d'un véhicule électrique. **L'information et l'accompagnement pédagogique** restent aujourd'hui encore des leviers importants à développer.

Plusieurs actions sont possibles, dans la **formation initiale** d'une part, **l'acculturation des primo-conducteurs** à la mobilité électrique est un levier fondamental à la transition électrique et à la décarbonation des transports. La révision de la **formation théorique et pratique** à la conduite doit intégrer une part dédiée à la mobilité électrique (motorisation électrique, recharge, usages, coût total d'acquisition, etc.) dans le code de la route. Cette transition doit par ailleurs s'appuyer sur les professionnels du secteur qui ont également un rôle de **prescripteur**.

D'autre part, il est également nécessaire de **sensibiliser et former** les conducteurs à la mobilité électrique, notamment dans le cadre de **l'activité professionnelle** mais aussi pour tout particulier qui le désirerait. Il s'agit d'un levier important dans la promotion de la mobilité électrique.

L'Avere-France a conscience de ces enjeux de formation et d'information, et dans le cadre de la reconduction du programme ADVENIR pour la période 2020-2023, en partenariat avec Eco CO2 et notre réseau d'associations régionales, sous l'égide du Ministère de la Transition écologique et de l'ADEME, a lancé **ADVENIR Formations**, un **programme national de sensibilisation et de formation à la mobilité électrique à destination des particuliers, des élus et acteurs locaux ainsi que des professionnels de l'immobilier**. C'est ce type de formation qui devrait être généralisé partout sur le territoire et décliné pour être accessibles aux plus de Français possible notamment en entreprises par exemple.

Enfin, l'Avere-France a lancé en 2019 le site pédagogique [Je-roule-en-électrique.fr](http://Je-roule-en-électrique.fr) dont l'objectif est **d'accompagner les Français dans leur passage à une mobilité plus propre**, plus économique et plus pratique en offrant des réponses éclairées à leurs questions.

Il est essentiel que l'Etat s'empare de ce sujet et de ces instruments pour financer des grandes campagnes de communication ainsi que des événements dans les territoires. Deux axes essentiels sont à promouvoir, la communication sur la solutions de recharge qui sont déjà présentes sur le territoire et les dispositifs d'aides publiques à l'achat ou à l'usage mises en place au niveau national ou niveau local.

---

<sup>8</sup> Avere-France/Mobivia/IPSOS, [« Enquête IPSOS Avere-France/Mobivia : les Français motivés à passer au véhicule électrique s'ils sont bien informés et accompagnés »](#), 17 septembre 2018.