



**PROPOSITIONS DU
CLUB DES VOITURES
ÉCOLOGIQUES**

&

**CLUB DU DERNIER
KILOMÈTRE DE
LIVRAISON**

EXERCICE BUDGÉTAIRE 2020

Octobre 2019

PROPOSITIONS DES CLUBS

1. Propositions réglementaires

- a) Mise en place d'une prime au retrofit des véhicules fonctionnant à l'essence vers le GPL, GNV ou E85
- b) Mise en place d'une prime au retrofit électrique ou à pile à combustible
- c) Non plafonnement du bonus de 6.000 euros pour les véhicules émettant de 0 à 20 grammes de CO2/km

2. Propositions pour le PLF / PLFSS

- a) Rendre la conversion des véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 éligible à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu
- b) Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85
- c) Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules combinant l'énergie électrique et le GPL ou le gaz naturel
- d) Continuer d'exonérer à périmètre constant, la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les véhicules hybrides
- e) Création d'un amortissement différencié pour les véhicules hybrides
- f) Étudier les conditions de création d'une éco-contribution livraison durable pour tout achat effectué en ligne et nécessitant une livraison individuelle



Contexte

Dans le cadre des débats budgétaires pour l'année 2020, actuellement débattu au Parlement, le Club des Voitures Écologiques (CVE) et le Club du Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL) formulent, comme chaque année, des propositions visant à promouvoir les énergies et technologies alternatives en matière de mobilité de personnes et de marchandises.

L'objet de ces propositions est de réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports et d'accompagner la transition écologique et énergétique.

Ainsi, ces propositions s'inscrivent au sein du Projet de Loi de Finances (PLF), du Projet de Loi de Finances de la Sécurité Sociale (PLFSS) mais aussi au sein des déclinaisons réglementaires liées à cet exercice budgétaire.

1. Propositions réglementaires

a) Mise en place d'une prime au retrofit des véhicules fonctionnant à l'essence vers le GPL, GNV ou E85

Considérant qu'il est possible de convertir des véhicules essence pour qu'ils puissent accepter du GPL, du GNV ou du E85, il semblerait intéressant d'envisager la création d'une prime pour la conversion de ces véhicules en complément du dispositif de prime à la conversion déjà en vigueur.

Les Clubs préconisent une prime de 50% du montant de la transformation avec un plafonnement à 750€ pour la modification GPL (laquelle coûte entre 1.500 et 3.000€ TTC) et à 400 euros TTC pour la modification E85 (laquelle coûte environ 800 euros TTC).

L'enjeu étant la mutation du parc vers des véhicules moins émetteurs de CO₂ et de polluants locaux, la modification de ces véhicules permettrait de réduire jusqu'à 20% les émissions de CO₂ pour les véhicules fonctionnant au gaz lorsqu'il est d'origine fossile et jusqu'à 80% lorsqu'il est d'origine renouvelable (BioGPL/BioGNV), et de 60% pour les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85. Au-delà de l'impact environnemental et sanitaire, il s'agit aussi d'une disposition « solidaire » en direction des foyers les plus modestes, ces trois carburants étant peu coûteux à la pompe. Enfin, pour les carburants gazeux, ils permettent d'obtenir la pastille Crit'air 1 et ce peu importe la date d'immatriculation du véhicule.

b) Mise en place d'une prime au retrofit électrique ou à pile à combustible

Au début de l'année 2019, les acteurs de la filière du retrofit, permettant de transformer un véhicule thermique vers la traction électrique à batterie et à pile à combustible se sont regroupés pour créer l'Association des Acteurs de l'Industrie du Retrofit électrique (AIRe).

Dans ce cadre, un travail a été initié avec la puissance publique afin de créer les conditions réglementaires à l'émergence de cette filière. Le début de l'année 2020, devrait permettre de réunir ces conditions. Ainsi, un des enjeux écologiques concernant le parc automobile français roulant est aussi de convertir des véhicules vers la traction électrique.

Le Club des Voitures Écologiques propose qu'une prime à la conversion puisse être envisagée.

c) Non plafonnement du bonus de 6.000 euros pour les véhicules émettant de 0 à 20 grammes de CO2/km

Depuis plusieurs semaines, il est fait état aux Clubs de la possible mise en place de plafonds pour l'octroi des aides à l'acquisition en fonction du prix du véhicule :

Le premier montant de plafond évoqué s'établirait à 60.000 euros. Les véhicules dont le montant est supérieur ne seraient donc plus éligibles, en 2020, aux aides financières.

Le second montant de plafond serait compris entre 45.000 et 60.000 euros. Les véhicules dans cette tranche de prix ne bénéficieraient alors que d'un bonus ramené à 3.000 euros.

Enfin, une distinction entre véhicule acquis par un professionnel et un particulier pourrait également être opérée. En effet, pour ces premiers, un bonus maximum de 3.000 euros et ce peu importe le montant du prix du véhicule pourrait être mis en place.

Les membres du CVE et du CDKL jugent risqué l'instauration de ces nouvelles règles dans le cadre du bonus automobile. De telles dispositions enverraient un signal négatif en direction des constructeurs de véhicules électriques et hydrogène.

Il pourrait être également mal compris des acquéreurs potentiels qui, grâce à ces véhicules, contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air, indépendamment du prix de vente du véhicule. Ces deux effets combinés seraient de nature à déstabiliser le marché français, des véhicules électriques à batterie et à pile à combustible, pourtant encore en phase de développement.

2. Propositions pour le PLF / PLFSS

a) Rendre la conversion des véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 éligible à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu

La conversion de véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 étant possible, ces modifications constituent des atouts pour le secteur des transports en matière de transition énergétique et écologique.

Afin d'aider financièrement nos concitoyens à modifier leurs moteurs essences vers ces carburants alternatifs, les Clubs souhaitent que soit rendu éligibles les frais d'acquisition et d'installation sur les véhicules à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu.

La conversion de ces véhicules vers ces carburants alternatifs permettrait ainsi au plus grand nombre d'accéder plus facilement à des carburants plus respectueux de l'environnement et dont le coût au litre est plus faible que celui de l'essence ou du diesel. Cette mesure redonnerait ainsi du pouvoir d'achat à nos concitoyens.

b) Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85

Les véhicules combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du GPL dont les émissions sont inférieures ou égales à 100 grammes de CO₂/km sont actuellement exonérés de TVS pendant les 3 premières années. Depuis le 1er janvier 2018, cette mesure s'applique également aux véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation au superéthanol E85. Si cette disposition va dans le bon sens, elle ne bénéficie cependant pas aux véhicules qui n'utilisent que du superéthanol E85, et ce malgré les performances environnementales de ce carburant.

Par cohérence, et dans un souci de mixité énergétique, les Clubs proposent que les véhicules fonctionnant au superéthanol E85 soient exonérés de TVS sur les douze premiers trimestres comme le sont déjà les véhicules utilisant des carburants gazeux (GPL et GNV).

c) Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules combinant l'énergie électrique et le GPL ou le gaz naturel

Les véhicules hybrides combinent deux motorisations dont l'une est un moteur électrique et l'autre un moteur thermique.

Si l'exonération de TVS est prévue pour les véhicules combinant l'essence et superéthanol E85, il semblerait utile de préciser également que ces moteurs thermiques pourraient également accepter du GPL ou du gaz naturel.

Ainsi, pour ces carburants alternatifs, la réduction des émissions de CO₂ est de l'ordre de 20% et jusqu'à 80% s'il s'agit de biogaz, comparativement à l'essence. Par ailleurs ils émettent peu de Nox et pas de particules.

d) Continuer d'exonérer à périmètre constant, la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les véhicules hybrides

Actuellement, les véhicules hybrides essence – électrique bénéficient d'une exonération définitive de TVS s'ils rejettent 60 grammes de CO₂/km ou moins, et d'une **exonération de TVS sur les 12 premiers trimestres si ces rejets sont de 100 grammes de CO₂/km ou moins.**

Les clubs estiment nécessaires, dans la perspective du passage au cours de l'année 2020 du cycle d'homologation dit « NEDC Corrélé » vers le cycle dit « WLTP » que cet avantage comparatif pour les véhicules hybrides essence – électrique **persiste à périmètre constant.**

e) Création d'un amortissement différencié pour les véhicules hybrides

Dans le cadre du projet de loi de finances 2020 tel que déposé à l'Assemblée nationale, un barème d'amortissement des véhicules est proposé :

- 30 000 € si leurs émissions de dioxyde de carbone sont inférieures à 20 grammes par kilomètre ;
- 20 300 € si leurs émissions de dioxyde de carbone sont supérieures ou égales à 20 grammes et inférieures à 50 grammes par kilomètre ;
- 9 900 € si leurs émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 165 grammes pour ceux acquis avant le 1er janvier 2021 et à 160 grammes pour ceux acquis à compter de cette date

Afin de cibler également les véhicules hybrides les plus performants les clubs proposent la création d'une nouvelle catégorie pour les véhicules émettant 50 à 115 grammes de CO₂/km pour un amortissement à 19.300 euros, pour ceux acquis avant le 1er janvier 2021 et à 110 grammes de CO₂/km pour ceux acquis à compter de cette date. Une telle disposition permettrait de valoriser les véhicules hybrides les plus performants en compensant leur surcoût.

f) Étudier les conditions de création d'une éco-contribution livraison durable pour tout achat effectué en ligne et nécessitant une livraison individuelle

Le développement du e-commerce a entraîné un éclatement et une multiplication des flux de livraison, posant des difficultés en matière de congestion et de pollution. De leurs côtés, les professionnels transporteurs sont astreints à tenir des délais de livraison toujours plus courts et des prix compétitifs en cohérence avec les exigences des consommateurs et des e-commerçants.

> Éco-contribution transport

Le CDKL propose la création d'une *éco-contribution transport* pour les achats effectués en ligne et nécessitant une livraison individuelle (à domicile ou sur le lieu de travail) en H+. Afin de valoriser les professionnels de la livraison qui ont mis en place des solutions pour réduire l'impact environnemental de leurs activités, elle pourrait être ainsi appliquée : les livraisons qui ne sont pas effectuées au moyen de véhicules écologiques, de modes de livraison dits actifs (vélo ou marche à pieds) ou par l'intermédiaire d'un système de livraison mutualisé et optimisé seront taxées de ladite *éco-contribution transport*.

Les fonds ainsi récoltés pourraient servir à abonder un programme dédié à l'accompagnement des professionnels du transport de marchandises dans le renouvellement de leurs flottes vers des véhicules à carburants alternatifs ou dans le report modal (fret fluvial, ferroviaire ou modes actifs) ainsi qu'au financement des infrastructures correspondantes.

> Redonner de la valeur à la livraison

De nombreux e-commerçants utilisent dans leurs outils de communication et de marketing le terme de « livraison gratuite », à tel point cette pratique tend à devenir une norme dans le commerce électronique. De ce fait, dès lors qu'elle est « gratuite », le consommateur ne mesure plus les impacts financiers et environnementaux de la livraison de sa commande.

Le CDKL invite donc à se questionner sur la pertinence de rendre obligatoire l'utilisation des termes « offerte » ou « incluse » pour qualifier les livraisons afin de ne pas laisser sous-entendre au consommateur que celles-ci n'ont aucun coût. Cette mesure pourrait être accompagnée de la mention, au moment de l'achat, des coûts financiers (prix) et environnementaux (émissions de CO2) réels engendrés par la livraison.

CONTACTS

Club des Voitures Écologiques & Club du Dernier Kilomètre de Livraison

Des clubs de Com'Publics

01 44 18 14 57 / 06 880 869 56

thibaut.moura@compublish.com

mathilde.desgrange@compublish.com