

RÉGLEMENTATION

Un cadre juridique et réglementaire indispensable pour accélérer le développement du véhicule électrique

Lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, sortir de la dépendance énergétique pour une plus grande maîtrise de notre économie nationale, agir pour la santé publique en améliorant la qualité de l'air en milieu urbain... autant d'enjeux qui poussent fortement aujourd'hui au développement des véhicules propres, avec une volonté d'imposer le véhicule électrique comme modèle.



LUC PERENOM

Laurent Hecquet
Directeur général
AM&P

Le secteur de l'automobile et les filières annoncent de grandes ambitions comme la multiplication par cinq d'ici à fin 2022 des ventes de véhicules 100% électrique, la garantie d'un ratio d'une borne de recharge pour dix véhicules en circulation (soit 100 000 bornes en 2022 si la filière tient ses objectifs de vente de véhicules électriques et hybrides rechargeables – cible à un million de véhicules en circulation en 2022), la volonté de faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries (en visant les batteries de quatrième génération), la création d'une filière hydrogène française compétitive et développer ses usages en mobilité, la poursuite du programme du véhicule à faible empreinte environnementale, ou encore la stimulation de l'économie circulaire. Mais au-delà des bonnes volontés et des grandes intentions, c'est aussi et avant tout

un cadre réglementaire et juridique national et européen qui se met progressivement en place pour accompagner la transition énergétique du parc roulant, cadre sans lequel l'essor du véhicule électrique ne pourrait certainement pas se faire aussi rapidement que le souhaitent nos dirigeants.

Ce corpus législatif, de plus en plus vaste, touche différents registres liés directement ou indirectement au véhicule électrique, mais toujours avec la volonté d'en faciliter le développement.

■ Favoriser le déploiement des infrastructures de recharge

L'une des conditions essentielles à l'essor de la mobilité électrique est la disponibilité et la facilité d'utilisation des infrastructures de recharge. Ces points de recharge doivent être disponibles sur la voirie, dans des parcs de

stationnement, près des magasins de la grande distribution, sur le lieu de travail ou encore chez soi. Si, actuellement, la France compte plus de 29 000 points de recharge ouverts au public, l'objectif du gouvernement est de parvenir à 100 000 points de charge ouverts au public d'ici à fin 2022 et 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030.

Pour promouvoir le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicule électrique, le gouvernement a mis en place une série de mesures. Cela concerne des aides financières pour l'installation de points de charge ainsi que des mesures législatives et réglementaires visant à lever les obstacles au déploiement des bornes de recharge.

Concernant les aides financières, celles-ci sont proposées :

– au travers du Programme d'Investissement pour l'Avenir ■■■

■■■ (PIA) qui a permis d'aider les projets d'installation de plus de 20 000 points de recharge, en grande partie soutenus par des collectivités territoriales ;

– au travers d'un crédit d'impôt transition énergétique pour les particuliers qui peuvent bénéficier de 300 € pour l'acquisition d'un point de recharge et son installation à domicile ;

– au travers du programme AD-VENIR, financé par les certificats d'économies d'énergie, qui, par une aide financière permettant de couvrir à hauteur de 40 % ou 50 % les coûts de fourniture et d'installation de points de charge, encourage l'installation de points de charge sur les parkings, en voirie et dans les habitats collectifs ;

– La loi d'orientation des mobilités (LOM) qui prévoit quant à elle une augmentation du taux maximal de prise en charge des coûts de raccordement au réseau électrique pour les bornes ouvertes au public jusqu'à fin 2021 (de 40 % à 75 %) et pour les ateliers de charge des véhicules affectés à des services de transport public routier de personnes jusqu'à fin 2022. Elle prévoit également que les bornes ouvertes au public s'inscrivant dans le cadre d'un schéma de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public peuvent bénéficier de ce taux jusqu'à fin 2025.

Concernant les dispositions législatives et réglementaires, le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (DICA), transpose la partie électrique de cette directive. Il permet un déve-

loppement homogène des points de charge en réglementant, notamment, la puissance selon le type de recharge, l'interopérabilité, l'accès à la recharge.

L'arrêté du 2 janvier 2019 facilite l'installation et le maintien des bornes sur les aires autoroutières du réseau concédé en précisant les conditions d'organisation du service de recharge. Et l'arrêté du 21 mai 2019 prévoit que, lorsque l'employeur met à disposition une borne de recharge, l'avantage en nature est considéré comme nul pour les déplacements à des fins non professionnelles.

De son côté, la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit différentes mesures en faveur du développement des infrastructures de recharge, dont notamment l'extension et la simplification du droit à la prise afin de faciliter l'installation de points de charge dans les bâtiments collectifs (art. 69), le renforcement des obligations d'équipement et de pré-équipement des parkings (art. 64), et la possibilité de réaliser des schémas de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public. Les bornes installées dans le cadre de ces schémas peuvent bénéficier d'un taux de réfaction maximal de 75 % jusqu'à fin 2025 (art. 68).

Au moment de la rédaction du présent article nous notons la publication au *Journal officiel* du décret n° 2021-153 du 12 février 2021 instaurant une aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers. L'objet de ce décret est la mise en place d'une aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les aires de services situées sur le domaine public du réseau routier national et du réseau autoroutier. Les

publics concernés sont les installateurs et opérateurs d'installations de recharge pour véhicules électriques, les sociétés concessionnaires d'autoroute, les sociétés concessionnaires ou sous-concessionnaires d'aires de services situées sur le domaine public du réseau routier national et du réseau autoroutier.

■ Inciter à l'acquisition de véhicules électriques pour accélérer la transition énergétique du parc roulant

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoient diverses dispositions pour avantager l'acquisition et l'usage du VE. Ainsi cette dernière renforce les dispositions prévues par la LTECV concernant les obligations pour les acteurs publics (État, établissements publics, collectivités, entreprises nationales) et privés gérant une flotte de véhicules importante d'intégrer, lors du renouvellement de cette flotte, une part de véhicules à faibles émissions ou à très faibles émissions. La LOM et la LTECV prévoient également la possibilité de faire bénéficier aux véhicules à très faibles émissions (fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène) de conditions de circulation et de stationnement privilégiées (ex : voies réservées).

La LOM introduit aussi une obligation de mettre en œuvre des zones à faibles émissions mobilités dès 2021 dans les territoires les plus pollués (art. 86). Ce terme remplace le dispositif de ZCR (zones à circulation restreinte) introduit par le décret n° 2016-847 du 28 juin 2016. Ainsi la LOM précise que « l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 dé-

L'une des conditions essentielles à l'essor de la mobilité électrique est la disponibilité et la facilité d'utilisation des infrastructures de recharge.

cembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent ».

Concernant l'évolution des ventes des véhicules électriques, la LOM fixe au travers de l'article 73 les objectifs suivants :

– une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs, permettant, en 2030, de remplir les objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ;

– et la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040.

■ Proposer une fiscalité et des dispositifs financiers favorables

La fiscalité relative aux véhicules concerne plusieurs points sur lesquels l'État agit pour avantager le véhicule électrique. Ainsi, la taxe sur les véhicules de société, la taxe

sur les certificats d'immatriculation, le dispositif bonus / malus écologique, la prime à la conversion, le plafonnement de l'amortissement des voitures particulières ou encore l'abattement de l'avantage en nature, sont autant de leviers qui peuvent être incitatifs.

La taxe sur les véhicules de sociétés (TVS)

Les entreprises sont soumises à la taxe sur les véhicules de sociétés au titre des véhicules qu'elles utilisent, qu'elles possèdent ou qu'elles louent. Cette taxe, fixée par l'article 1010 du code général des impôts, comprend deux volets :

– un premier volet relatif aux émissions de CO₂ des véhicules qui fixe un montant à payer selon un barème progressif lié au niveau des émissions de CO₂, afin d'inciter les entreprises à renouveler leur parc automobile au profit de véhicules moins émetteurs. Des exonérations, temporaires ou définitives, sont prévues pour les véhicules qui combinent soit l'énergie électrique

Pour promouvoir le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicule électrique, le gouvernement a mis en place une série de mesures.

et une motorisation à l'essence, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel ou au superéthanol E85, soit l'essence à du gaz naturel carburant ou du gaz de pétrole liquéfié.

– Un deuxième volet relatif aux émissions de polluants atmosphériques, déterminé en fonction du type d'énergie motrice. Les véhicules électriques sont exonérés de cette composante.

L'exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation

Les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux sont exonérés de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation prévue au I de l'article 1599 sexdecies du code général des impôts. Le conseil régional peut, sur délibération dans les conditions prévues au 1 du I de l'article 1599 sexdecies, exonérer en totalité ou à concurrence de la moitié de la taxe, les véhicules spécialement équipés pour fonctionner, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié ou du superéthanol E85 mentionné au 1 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes. L'exonération décidée par le conseil régional s'applique également à la taxe fixe prévue au 3° du 1 de l'article 1599 octodécies lorsque la délivrance du certificat d'immatriculation est consécutive à une modification des caractéristiques techniques du véhicule afin de l'équiper pour fonctionner, exclusivement ou non, au moyen de l'électricité, de l'hydrogène ou une combinaison des deux.

Le dispositif bonus / malus écologique

À travers le système du bonus / malus automobile, le gouvernement cherche à inciter, via ■■■

■ ■ ■ une aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants, le choix d'un véhicule neuf peu émetteur de CO₂. Le malus vise à dissuader d'acheter un modèle plus polluant et/ou émetteur. Ce dispositif vise également à stimuler l'innovation technologique des constructeurs et à les encourager à mettre sur le marché des véhicules toujours moins émetteurs de CO₂. Le bonus est défini par les articles D. 251-1 et suivants du code de l'énergie. Le malus est prévu par l'article 1011 bis du code général des impôts.

La prime à la conversion

La prime à la conversion est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule neuf ou d'occasion peu polluant en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule polluant. Cette prime est cumulable avec le bonus écologique. Pour en bénéficier, il faut mettre au rebut un véhicule essence immatriculé avant 1997 ou un véhicule diesel immatriculé avant 2006 (pour un ménage avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 €) ou 2001 (pour un ménage avec un revenu fiscal de référence supérieur à 13 489 € ou une personne morale). L'ensemble des informations relatives au dispositif, au barème, ainsi que le téléservice pour déposer sa demande, sont disponibles sur le site primealaconversion.gouv.fr.

Le plafonnement de l'amortissement des voitures particulières

Les charges relatives à l'exploitation d'un parc automobile sont déductibles des bénéfices imposables. La déductibilité fiscale des amortissements sur les voitures particulières est plafonnée. Le plafonnement est fixé par l'article 39 du code général des impôts. Ainsi, la déduc-

tibilité fiscale de l'amortissement des véhicules de tourisme au sens du 5° de l'article 1007 ne s'applique pas pour la fraction de leur prix d'acquisition qui dépasse 18 300 €. Cette somme est portée à 30 000 € lorsque les véhicules ont un taux d'émission de dioxyde de carbone inférieur à 20 g/km et à 20 300 € lorsque leur taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur ou égal à 20 g/km et inférieur à 50 g/km. Elle est ramenée à 9 900 € lorsque ces véhicules ont un taux d'émission de dioxyde de carbone supérieur à 165 g/km pour ceux acquis avant le 1^{er} janvier 2021 et à 160 g/km pour ceux acquis à compter de cette date.

Abattement de l'avantage en nature

Un salarié peut bénéficier d'un abattement de 50 % (dans la limite de 1 800 € par an) pour le calcul de l'avantage en nature déclaré lié à l'acquisition d'un véhicule électrique.

■ Un cadre juridique suffisant pour atteindre les objectifs de développement attendus ?

Avec plus de 11,5 % de part de marché en 2020 sur la vente des véhicules neufs en France mais aussi en Europe, soit 1 véhicule sur 10, la filière automobile annonce un démarrage fort et prometteur des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables appelés PHEV pour *plug-in hybrid electric vehicle*. L'ensemble des constructeurs s'engagent par ailleurs très fortement vers l'électrification de leur gamme et les projections annoncées par la PFA (plateforme française automobile) prévoient que le véhicule électrique pourra représenter en 2040 plus de 50 % des ventes des véhicules neufs selon

l'attitude volontariste des pays. Ce chiffre doit ainsi permettre le respect du CAFE (*Corporate average fuel economy*), la réglementation européenne qui impose aux constructeurs d'automobiles une réduction progressive de la consommation des véhicules neufs vendus (2021 un taux moyen de rejet de 95 g. pour les véhicules neufs vendus, soit environ 4 litres au 100 km / - 37,5 % en 2030, soit environ 60 g. / neutralité carbone en 2050). Le scénario annoncé pour la France lors du webinaire du MAP⁽¹⁾ du 5 février dernier est de 37 % de véhicule électrique + 17 % de PHEV (hybride rechargeable) en 2030, soit plus de 50 % du marché et de 47 % de véhicule électrique + 27 % de PHEV en 2040, soit plus des deux tiers des véhicules neufs vendus.

Le cadre juridique représente donc un accompagnement utile pour orienter et inciter. Mais le véritable enjeu consiste à « faire sortir le véhicule électrique des villes », en assurant aux utilisateurs, sur l'ensemble du territoire, un maillage des infrastructures de recharge suffisamment développé et performant. C'est la condition indispensable pour faire disparaître les craintes et les doutes qui peuvent encore subsister et faire que l'offre, que les constructeurs s'apprentent à développer très fortement, trouve preneur.

Par conséquent, si le cadre juridique devait être complété et renforcé par le législateur ou le gouvernement, c'est certainement en direction de mesures pour un déploiement massif des infrastructures publiques et privées de recharge qu'il faudrait agir, recharge qui s'inscrit dans un véritable changement de culture et d'habitudes pour les conducteurs par rapport à un plein classique de carburant liquide. ■

1. MAP : l'observatoire des experts de la mobilité