



Direction de la
séance

Projet de loi

Projet de loi de finances pour 2025

(1ère lecture)

PREMIÈRE PARTIE

(n° 143 , 144)

N° I-2090

22 novembre 2024

AMENDEMENT

C	Favorable
G	

présenté par

Le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS ARTICLE 7

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le chapitre II du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Le 1° de l'article L. 312-17 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour le respect de cette condition, il n'est pas tenu compte, le cas échéant, des quantités d'électricité mentionnées à l'article L. 312-17-1 ; »

2° La sous-section 3 de la section 2 est complétée par un article L. 312-17-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 312-17-1. – Ne constitue par le fait générateur de l'accise la consommation d'électricité par la personne qui l'a produite à partir de l'énergie stockée à bord d'un véhicule terrestre à moteur autorisé à la circulation publique au moyen d'une installation ayant pour objet l'alimentation du ou des moteurs de ce véhicule ou des autres dispositifs à bord. » ;

3° Le second alinéa de l'article L. 312-32 est complété par les mots : « ou de l'article L. 312-17-1 » ;

4° La sous-section 1 de la section 5 est complétée par deux articles L. 312-95-1 et L. 312-95-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 312-95-1. – Lorsqu'une personne fournit à une autre personne l'électricité issue d'un véhicule dans le cadre d'une opération de restitution de l'énergie stockée à bord de ce véhicule au sens de l'article L. 312-95-2, la personne qui acquiert l'électricité issue de cette opération exerce le droit à remboursement de l'accise résultant de l'exonération prévue à l'article L. 312-32 dont relève l'électricité qui alimente ce même véhicule.

« Art. L. 312-95-2. – L'opération de restitution de l'énergie stockée à bord d'un véhicule s'entend de la fourniture de l'électricité produite par la batterie d'un véhicule terrestre à moteur autorisé à la circulation publique à des fins autres que le fonctionnement de ce véhicule.

« L'électricité qui alimente le véhicule mentionné au premier alinéa s'entend de celle qui est consommée pour stocker l'énergie dans la batterie. L'électricité issue du véhicule s'entend de celle produite à partir de l'énergie stockée dans la batterie et utilisée à des fins autres que le fonctionnement du véhicule.

« La batterie d'un véhicule s'entend de l'installation de stockage d'énergie d'origine électrique à bord d'un moyen de transport qui a pour objet principal le fonctionnement de ce moyen de transport.

« Le fonctionnement d'un moyen de transport s'entend de l'alimentation en énergie d'un ou plusieurs de ses moteurs ou des autres dispositifs à bord. »

II. – Le I s'applique à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna.

Objet

Le présent amendement a pour objet d'assurer la neutralité de l'accise dans le cadre du développement du stockage d'électricité au moyen des batteries à bord des véhicules électriques en sécurisant le cadre fiscal qui lui est applicable.

L'essor des véhicules électriques dotés d'une capacité de charge bidirectionnelle pourrait participer, à terme, à un meilleur pilotage du réseau et permettre aux propriétaires de ces voitures une meilleure maîtrise de leur facture d'électricité. Dans ce contexte, le gestionnaire de réseau a, depuis 2022, certifié la participation des batteries de véhicules électriques de flottes d'entreprises à l'équilibre temps-réel du système électrique. Les premières offres à destination des particuliers commencent à se développer.

Une voiture électrique dotée d'une batterie bidirectionnelle connectée à une borne de recharge elle-même bidirectionnelle peut soutirer de l'électricité au réseau en période de faible demande et restituer ultérieurement une partie de cette électricité, soit pour la consommation domestique du propriétaire du véhicule (modèle dit « du véhicule vers la maison » ou « *vehicle to home* » - V2H), soit pour la réinjecter sur le réseau électrique public en période de forte demande (modèle dit « du véhicule vers le réseau » ou « *vehicle to grid* » - V2G).

Les règles actuelles de l'accise sur l'électricité représentent un frein au développement de tels schémas et induisent des charges administratives rédhibitoires et une potentielle taxation en chaîne. En l'état actuel du droit, en effet, le propriétaire d'un véhicule électrique alimenté par une borne bidirectionnelle serait redevable de l'accise, en tant qu'autoconsommateur, sur les quantités d'électricité issues de la borne de recharge et consommées par son véhicule ou pour des usages domestiques. En outre, il est nécessaire d'organiser la non-taxation de l'électricité stockée dans la batterie et restituée puisque cette dernière sera soumise à l'accise lors de sa consommation définitive en bout de chaîne.

Afin d'assurer la neutralité de l'accise, le présent amendement prévoit deux mesures :

- d'une part, il prévoit que toute l'électricité issue de la batterie d'un véhicule électrique et consommée pour les besoins de ce véhicule, ou plus globalement du détenteur du véhicule, n'est pas soumise à l'accise. En effet, l'accise a déjà été prélevée au moment de l'alimentation de la batterie ;

- d'autre part, il précise que, en cas de fourniture de l'électricité issue de la batterie du véhicule, la personne qui acquiert cette électricité pourra solliciter un remboursement de l'accise prélevée au moment de l'alimentation de la batterie. Ce remboursement portera non seulement sur les quantités acquises mais également sur les pertes induites par le stockage et pouvant être imputées à l'opération.